بورسعيد

ملتقى الشرق بالغرب

تأليف

محمود جلال الدين الجمل

مدرس الجغرافيا بكلية الآداب — جامعة القاهرة

ملتزم الطبع والنشر

دار الفكر العربى

بورسعيد

ملتقى الشرق بالغرب

تأليف

محمود جلال الدين الجمل

مدرس الجغرافيا بكلية الآداب — جامعة القاهرة

ملتزم الطبع والنشر

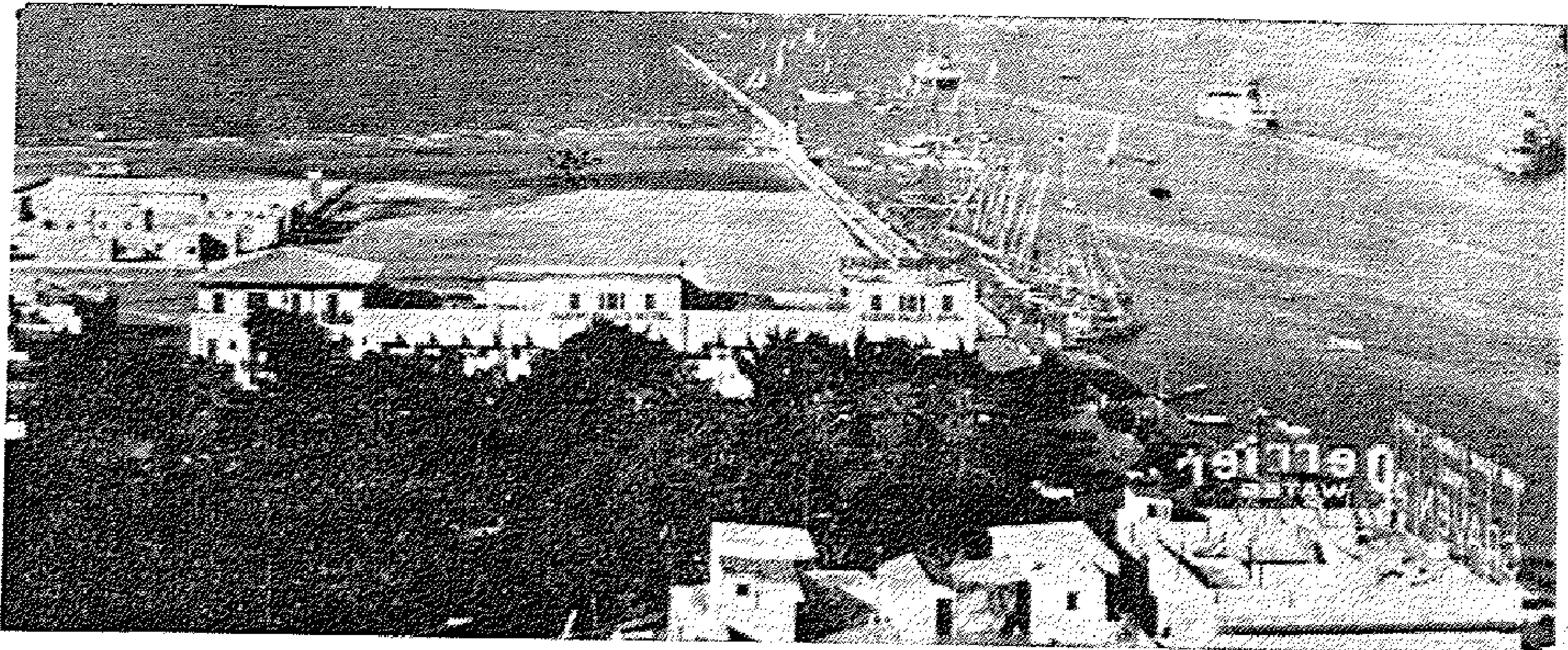
دار الفكر العربي

بسم الله الرحمن الرحيم

تمهيـــــد

حلم من أحلام التاريخ ، ومكانة مصر العالمية : التاريخية ، والجغرافية ولفتة الغرب لمصر ، ومشروع وصل البحرين ، وتقبل مصر له ، ممثل فى قصة حياة بور سعيد ، التى تعتبر منطقتها سجلا حافلا لصفحات تاريخ مصر : القديم ، والمتوسط والحديث . فهناك توجد أطلال بيلوز ، ومعالم الفرما المندثرة ، وأخيرا تتمثل قصة بور سعيد الحديثة : لماذا ظهرت ؟ ومتى نشأت ؟ ولماذا ظهرت فى مكانها الحالى بالذات ؟ وكيف تم إنشاؤها ؟ وهل كان قبل وجودها أى معالم للحياة البشرية ؟ أم أنها أنشئت فى بقعة جرداء موحشة مقفرة ؟ وكيف اتصلت بالحياة المصرية ؟ ما هو دور النشاط البشرى فى تكوينها ؟ وكيف جاء سكانها ؟ ما مصدرهم ؟ ما عددهم ؟ وما هى تبعياتهم ؟ وما هى أوجه النشاط الاقتصادى التى يقومون بها ؟

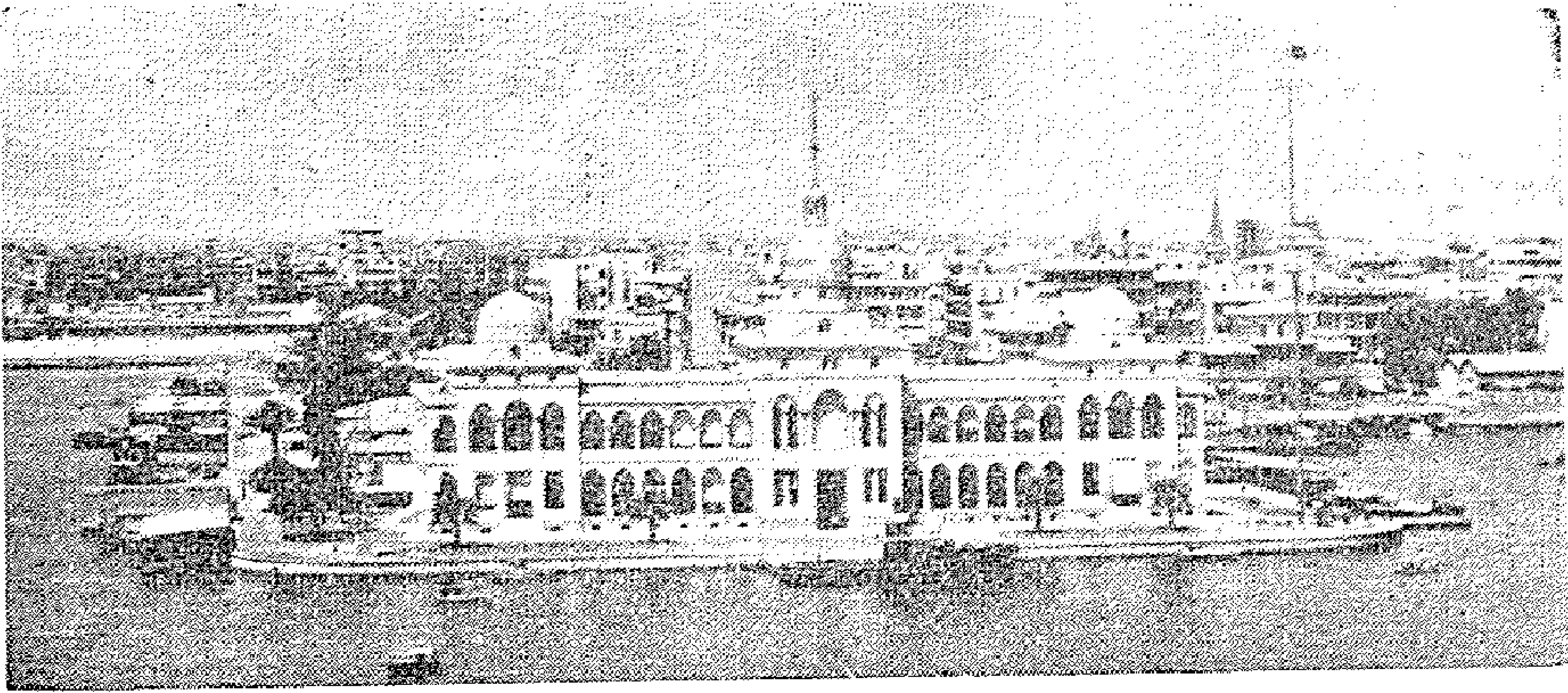
إن بور سعيد ميناء مصرى ، يمتاز بموقعه الجغرافى الفذ ، بما له من ميزات عالمية بحرية . وإن مدينة بور سعيد تقع إلى الغرب من الميناء ممتدة نحو الغرب والجنوب .



صورة (١) منظر لبور سعيد بساحلها المطل على البحر المتوسط وإلى شرقها الميناء

فى تلك البقعة يلتقى البحران : الأبيض المتوسط ، والأحمر ، ويتلاقى الشرق مع الغرب وجها لوجه ، وتتزاحم آيات النشاط الإنسانى تحت سماء مصر الصافية وأمام مياه البحر الزرقاء المتلألئة . وإلى الشرق من بور سعيد توجد بور فؤاد التى

نشأت بعد ظهور بور سعيد . فمتى نشأت ؟ ولماذا وكيف وجدت؟ وما هو دورها فى حياة بورسعيد وقناة السويس؛ فالصلة بين كل من بور سعيد وبورفؤاد مستمرة عبر القناة، حيث يشاهد كل من يركب «المعدية» معالم كل منهما، كما يشاهد الحركة فى القناة حيث السفن راسية أو عابرة . . ومن أحظ الأمور التى تطالع من يتجه من بور فؤاد لبور سعيد أحواض الميناء المختلفة التى تستعمل «المعدية» أحداها. كما يلحظ بوضوح تلك المبانى الأنيقة المقامة على طول القناة ــ فى بور سعيد ، والتى تتراص بجانب بعضها، والتى من ألمعها مكاتب شركة قناة السويس العالمية البحرية .

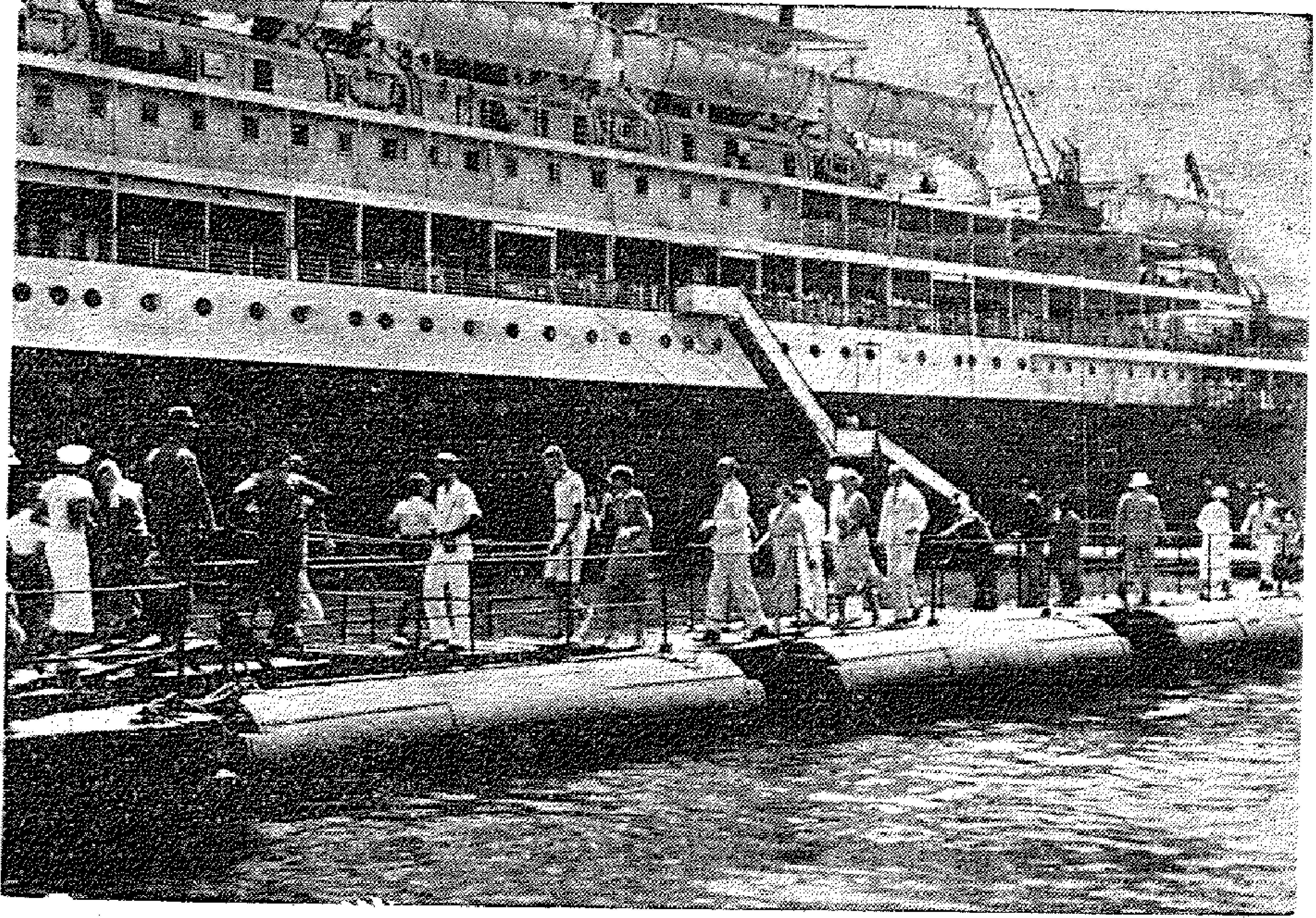


صورة (ب) مكاتب شركة قناة السويس ببور سعيد

والواقع أن بور سعيد تمتاز بالنمو السريع فى مساحتها . وما يتبع ذلك من ظهور المنشآت الجديدة التى تقام على تلك الجهات المكتسبة . ويبدو هذا الأمر ملحوظا لكل من يتابع المدينة فترة وجيزة من الزمن . . حيث يلحظ امتداد المبانى وخاصة فى الجهة المطلة على البحر . . ولا سيما فى السنوات الأخيرة حيث ظهرت كثيرا من المنشآت العامة والخاصة . فهى كالطفل أو اليافع الذى يلحظ سرعة نموه بوضوح .. وخير مصداق لذلك قفزة عدد سكانها من حوالى[١] ١٦,٠٠٠ (سنة ١٨٢٢) إلى ما يقرب من ١٧٧,٠٠٠ من تعداد سنة ١٩٤٧ . ولعلها قاربت الآن الـ ٢٠٠,٠٠٠ نسمة .

(١) فى تعدادات سكان بور سعيد المختلفة المذكورة فى الرسالة بعض الأعداد القليلة التى لا تدخل ضمن سكان المدينة نفسها وإلى كانت هذه الزيادة لا تغير كثيرا من الصورة العامة التى يمكن أخذها عن الأرقام المذكورة بالفعل فى هذا الكتاب . وهذا راجع إلى أن التعدادات تشمل ما تزخر به سفن الميناء من أنفس .

ولما كان الأصل فى نشأة بور سعيد أن تكون ميناءً ، فإنها لا تزال تعتمد فى حياتها الاقتصادية على حركة السفن وما يتبع ذلك من معاملات تجارية .



رسو السفن فى الميناء ، وما تزخر به من ركاب أهم مصدر لحياة بور سعيد.

ولا شك فى خطورة الاعتماد على وجه واحد من أوجه النشاط الاقتصادى، وإن ما حدث لبور سعيد أثناء الحربين العالميتين وفى فترات القلق الدولى والتوتر السياسى خير شاهد على ذلك .

ولعل من يفكر بإخلاص فى أسباب تأمين مستقبل تلك البقعة من أرض مصر، يرى أن عليها أن تتجه إتجاهات إقتصادية جديدة فى حدود إمكانياتها، حتى تتفادى هذا الخطر ، وتجد مجالات جديدة لإستيعاب ما تتعرض له من بطالة مقنعة أو ظاهرة . وإنى آمل أن أتناول هذه الامكانيات بالتفصيل فى مؤلف آخر عن « حياة بور سعيد الاقتصادية » . فمن أهداف البحث العلمى الكشف عن الموارد المخبوءة وأن يساعد على وضعها فى خدمة الإنسانية. ولست أشك لحظة فى أن موكب نهضة مصر سوف يشمل إنعاش الميناء المصرية العالمية وتأمين مستقبلها وحياتها .

ولقد تناول هذا الكتاب عدة أمور يصح كل منها أن يكون موضوع بحث على حدة . وقد كنت حريصاً على أن يظهر المؤلف بشكل مرجع شامل لبورسعيد

فهو موضوع رسالة جامعية ، مع بعض التعديلات ، وقد أخرج منها بعض النواحي الفنية الخاصة بنمو وتطور المدن ، وأفرد لها بحث خاص بعنوان ، «جغرافية المدن» سيأخذ طريقة للظهور قريبا بإذن الله .

وأتقدم بعد حمد الله عز وجل على كريم توفيقه لطبع الكتاب ، بجزيل الشكر والتقدير لجميع السادة الأساتذة والزملاء بقسم الجغرافيا كلية الآداب جامعة القاهرة ، الذين كان لإرشاداتهم ومعونتهم فائدة ملموسة فى إعداد البحث ، وأخص بالذكر أستاذنا الدكتور محمد عبد المنعم الشرقاوى رئيس القسم الذى كان لتوجيهاته الأبوية كريم الأثر فى نفسى ، والأستاذ الدكتور محمد متولى موسى أستاذ الجغرافيا وسكرتير عام معهد الصحراء ، والأستاذ الدكتور إبراهيم أحمد رزقانه ، أستاذ الجغرافيا ، الذى أشرف على هذا البحث كما عاوننى معاونة صادقة فى تبويبه وفى بعض الإضافات إليه ، ومن حسن المصادفة أن تتكون لجنة المناقشة من حضراتهم ، مما أتاح فرصة الاستزادة من ملحوظاتهم وإرشاداتهم .

كما أشير بالشكر والتقدير للزملاء الأستاذ الدكتور محمد محمود الصياد — أستاذ الجغرافيا والأستاذ أحمد صالح الزاهد ، والأستاذ محمد صبحى عبد الحكيم المدرسان بالقسم لمعاونتهما فى رسم الخرائط . كما أذكر مجهودات السيد شفيق عبد الرحمن — المدرس بوزارة المعارف بالتقدير والشكر لما بذله فى رسم الخرائط.

كما تزجى آيات الشكر والتقدير الخالصة لشركة قناة السويس العالمية البحرية التى على ما قدمت من معونة مخلصة صادقة فى شتى النواحى ، وما قدمت من مراجع وخدمات جليلة ظهر هذا الكتاب بالصورة التى هو عليها . . كما يزجى الشكر والتقدير لكل من تفضل بمعاونة البحث من مصالح حكومية وهيئات وأفراد يضيق المجال عن الإشادة بهم .

وعسى أن يجد المتتبع لهذا الكتاب بعض الفائدة المرجوة منه بعد القيام بهذا الواجب ، إيمانا بمبدأ أن فى إنجاز المسئوليات سبيلا لابتغاء مرضاة الله ، ولا يصل مجهود الفرد لحد الكمال ، فالكمال لله وحده ، وهو تبارك وتعالى ولى التوفيق ؟

حلوان فى { ذى الحجة ١٣٧٣ / أغسطس ١٩٥٤ }

محمود جلال الدين الجمل

مقدمة

يتناول هذا البحث بور سعيد من حيث العوامل الجغرافية التى ساعدت على إنشائها وتطورها. وهذا الموضوع على صلة بجغرافية المدن وهى مفرطة فى الحداثة(١) ومن الطبيعى أن تنال اهتماما متزايدا بها كفرع حديث من علم الجغرافيا لأن نسبة سكان المدن فى تزايد مستمر .

ففى استراليا تبلغ نسبة سكان المدن ٦٤٪ من مجموع السكان فى حين أنها فى انجلترا تصل إلى ٨٠٪ وفى بعض البلاد الأخرى نجد أن النسبة مرتفعة كذلك فقد ارتفعت فى ألمانيا من ٣٨٪ من مجموع السكان فى سنة ١٨٧٠ إلى ما يقرب من ٦٤٪ فى مستهل القرن العشرين . وتصل النسبة إلى ٥٥٪ فى الولايات المتحدة وفى فرنسا حول ٥٠٪ وهكذا نجد أن دراسة العامل الجغرافى الذى يؤثر على المدن وحياتها له أهمية كبيرة لأنه يتناول نسبة مرتفعة من سكان المعمورة(٢) .

وقد أدى تزايد سكان المدن فى البلاد المتقدمة إلى إدخال دراسة المدن ضمن مناهج الدراسات الجامعية(٣) . وإن كان مما يثير الدهشة أن الدراسات المنتظمة الخاصة بجغرافية المدن تكاد تكون نادرة فى أقسام الجغرافية الرئيسية المعاصرة فما زال هذا النوع من الدراسة الجغرافية فى دور الطفولة(٤) ولم ينل الاتجاه لدراسة التجمعات البشرية فى بقعة ما إلا لحظات عابرة من الاهتمام(٥) .

ونظراً لحداثة علم جغرافية المدن — فمن الصعب أن تحدد مناهجه وطرقه بالضبط(٦) . وهذا النوع من الدراسة يحتاج إلى تعاون وثيق بين الجغرافيا وبين

---

(١) Taylor, G. «Urban Geography. London». 1949. pp. VII—VIII.

(٢) Ibid, p. VI.

(٣) Ibid, p. VII.

(٤) Dickinson R. E. «City Region and Regionalism». London 1947. pp. XIII — XIV — XV.

(٥) Ibid, p. XIII.

(٦) Chabot, G. «Les Villes, Paris» 1948. p. 16 and 19.

العلوم الأخرى وذلك مثل علم الاجتماع ، والاقتصاد وغيرهما — الأمر الذى لا بد منه لتقدم هـذا النوع من الدراسة ، وهذا يحتاج لتعاون الهيئات ذات الاختصاصات المختلفة ، وقد تقدمت أمريكا فى هذه الناحية(١) ، ولقد كان علماء الاجتماع والمشتغلين بالتاريخ أسبق من الجغرافيين فى تتبع أثر الثورة الصناعية على المدن وقد ترتب على هذا أن أصبح أثر العامل الجغرافى وقيمته مجهولا — أو على الأقل غير واضح وسط هذه المناقشات التى قام بها علماء الاجتماع(٢) .

وقد استعرض هذا البحث الظروف الجغرافية للمنطقة التى نشأت عليها مدينة بور سعيد . كما استعرض الخطوات المتتابعة للإنشاء بمراحله المختلفة ، وذلك من حيث النمو ، والتطور ، كما هو واضح فى كل من الميناء والمدينة . وكذلك تعرض البحث إلى ذكر حياة المدينة الاقتصادية ، وإعطاء صورة عنها ، كما أشار إلى مستقبل المدينة .

وقد بدت أمام الباحث ، فيما يتعلق بمعالجة الموضوع ، عدة أمور منها :

أولا : إن هذا النوع من البحث الذى يتجه لدراسة المدينة ، من حيث العوامل الجغرافية التى ساعدت على إنشائها وتطورها ، جديد فى نوعه ، لأنه يتعلق بجغرافية المدن وهو فرع حديث ناشىء يمثل إحدى الانشعابات التى تفرع اليها حديثاً علم الجغرافيا . فكان من الضرورى إحصاء المؤلفات(٣) فى هذا الفرع الناشىء الحديث وقراءتها ، مع تتبع طرق معالجتها للمدن ، ومحاولة تطبيق هذا على المدينة المصرية . وكان من النادر أن تتوجه أمثال هذه الكتب إلى العناية بمدن الشرق بوجه عام ، والمدن المصرية بوجه خاص ، التى لم يرد ذكرها إلا فى لمحات سريعة عابرة فى سياق معالجتها للمدن الأخرى التى تهتم بها هذه المؤلفات ، وخاصة وإن المدن الاوروبية والأمريكية الحديثة تختلف بطبيعة الحال عن المدن المصرية . ولعل من النواحى الأساسية الهامة التى تمثل هذا الاختلاف هو خلو معظم المدن المصرية من مظاهر الصناعة الحديثة ، ذلك النوع من النشاط الاقتصادى الذى له أثره على حياة

---

(١) Dickinson, op. cit., p. XIV.

(٢) Taylor, op. cit., p. 6.

(٣) Taylor, Dickinson and Chabot, op. cit.

المدن ، هذا بجانب أن الظروف الناشئة فى المدن الغربية تخالف فى مظهرها العام نشأة المدن المصرية لحد كبير ، وخاصة وإن نشأة بور سعيد تكاد تكون فريدة فى نوعها . وقد بذلت محاولات فى هذا البحث للإفادة إلى أقصى حد مستطاع ، من محاولة تطبيقها بالقدر الملائم على مدينة بور سعيد . ومن الصعب أن يوجد منهج متفق عليه لمعالجة جغرافية المدن نظراً لبزوغ هذا الفرع منذ أمد وجيز ، وإن كانت هناك بعض العناصر الأساسية لمعالجة المدن ، واضحة من ثنايا بعض الكتب الأجنبية التى تناولت هذا الموضوع . وقد كانت هذه العناصر رائدى فى هذا البحث . ودراسة المدن ونشأتها لم تكن قاصرة على العصر الحديث بل نجد أن هذه الناحية تنال اهتمام الباحثين منذ عهد بعيد ، نذكر منهم خلدون[1] الذى تعرض فى مقدمته إلى هذا الموضوع وتكلم عن بعض النواحى الخاصة به .

ولعل من النقط الأساسية التى يصح الإشارة إليها فى هذا المجال ، هو أن الدراسة الجغرافية المعاصرة فى مصر والشرق العربى بوجه عام ، لم تتجه بعد إلى إعطاء هذا النوع من الدراسة الجغرافية ما يستحقه من العناية ، وأن محاولة العناية بدراسة المدن المصرية بوجه خاص ، على ضوء جغرافية المدن — تلك الدراسة التى تدخل فى صميم نطاق علم الجغرافيا الذى يبحث فى موضوع دراسة العلاقة المتبادلة بين الانسان[2] والبيئة ومحاولة تفهم هذه العلاقة — قد تتمخض عن الكثير من الفوائد العلمية ، وذلك عند تبين العوامل الطبيعية المحلية التى يمكن لحياة المدن أن تفيد منها والمواردالطبيعية التى يصحأن تزيد منثروة سكان المدن. وذلك بجانب الإفادة من الدراسات الغربية فى هذا الموضوع ومحاولة جعل هذا الفرع من الجغرافية ذا أثر نفعى فى الحياة نفسها ، وليس من المستبعد أن يظهر فى المستقبل القريب نوع جديد من الدراسة[3] الشاملة للمدن تعنى بمشكلة تزايد السكان المستمرة فيها ، وازدحامها بدرجة فوق طاقتها خاصة وأن الحياة فىالمدن

(١) مقدمة ابن خلدون — الجزء الأول — طبع على نفقة عبد الرحمن محمد ، القاهرة ص ٢٥ و ٢٩ و ٣٥ و ١٠٦ و ٢٢٩ و ٣٠١ و ٣١٢ و ٣١٤ و ٣٦١ .

(٢) Taylor, op. cit , p.3.

(٣) ظهر الاتجاه فى مصر حديثاً للعناية بدراسة المدن فيما يختص بالناحية الهندسية وقد أوفدت البعثات أخيرا لهذا الغرض .

قد أصبحت اليوم فى العالم الغربى من المشاكل التى تحتاج إلى حل سريع(١) ، والتى قيل عنها إنها وصلت إلى حد خطير بحيث أنه لا يتوقع أن يوجد حل لها قبل مضى وقت طويل — ويمكن لجغرافية المدن بوجه عام أن تساهم فى إيضاح وتشخيص حالة المدن ورسم خير الطرق لمعالجتها على أساس جغرافى سليم يوضح مثلا أنسب جهات يمكن للمدينة أن تستغلها كما يوضح الإمكانيات السهلة التى يمكن للمدينة أن تفيد منها فى حياتها الخاصة ، وفى صلاتها مع الأرض المحيطة بها ومع الإقليم الذى يوجد حولها . ويظهر من هذا البحث كيف أن دراسة الظروف الطبيعية لمنطقة بيلوز ، قد أدت فى النهاية(٢) إلى إيجاد أنسب مكان لإنشاء ثغر بورسعيد . فالدراسة الطبيعية للمناطق إنما تؤدى إلى ظهور أحسن الممكنات التى يصح للإنسان استغلالها .

وعلى هذا الاساس يمكن القول أن دراسة المدن المصرية على هذا الضوء الجديد (جغرافية المدن) ، أمر من شأنه أن يعمل على تفهم حقيقة الظروف الطبيعية المحيطة بالمدن المصرية . ومدى انتفاع هذه المدن بتلك الظروف ، وما يمكن أن ينتظرها من مستقبل على ضوء ظروفها الجغرافية العامة . أمثال هذه الدراسة ولا ريب سوف تبين بوضوح قيمة العامل الجغرافى وأثره على حياة المدن فى مصر ، بجانب إظهار العامل البشرى وكيف يساهم فى إيجاد الطابع الخاص بحياة المدن . ويهم هذا الفرع من الجغرافية محاولة تفهم إلى أى حد أثرت البيئة فى الطابع المدنى وإلى أى حد كان ذلك راجعاً إلى تأثير البيئة الجغرافية نفسها(٣) .

ثانيا : أن هذا الفرع الجغرافى الحديث يستلزم الإفادة من كثير من معظم الفروع الجغرافية الأخرى ، فنجد أنه عند وصف البيئة الطبيعية نحتاج إلى الجغرافيا الطبيعية بما تشمله من دراسات خاصة بالناحية الجيولوجية ومظاهر السطح والحالة المناخية . ووصف هذه البيئة الطبيعية مهم فى هذا النوع من الدراسة ، وذلك لأن المظهر الأخير لحياة المدينة ، بجانب عمليات النمو والتطور والعلاقات المتبادلة بينها وبين الأرض المحيطة بها والاقليم الخاص بها ، ذلك كله يتأثر بظروف هذه البيئة

(١) Mumford, L. "The Culture of Cities." London, 1945. p. 11.

(٢) الجزء الخاص بانشاء الثغر فى الرسالة .

(٣) Taylor, op. cit., p. 10.

الطبيعية . وعند مناقشة الظروف الطبيعية الخاصة بالمدينة نفسها نلاحظ أننا نضطر إلى مناقشة العوامل(١) الطبوغرافية من حيث أثرها على حياة المدينة وخاصة على نشأتها ، ونموها ، وامتدادها ، كما نحتاج للتعرض للجغرافية البشرية عند معالجة أحوال سكان المدينة ،وإلى الجغرافية الاقتصادية لوصف حياة المدينة الاقتصادية والجغرافيا السياسية عند التعرض لمشاكل المدينة مع الدول الأخرى . وهكذا يعتمد هذا الفرع من الجغرافيا على كثير من أنواع المعرفة الجغرافية وخاصة عندما تقوم المدينة بوظيفة الميناء ، فهنا نضطر إلى التعرض إلى ذكر أعماق المياه والتيارات البحرية وسرعة الريح وقيمة الموقع الجغرافى(٢) . المهم أن هذا النوع من الدراسة يمكن اعتباره جزءاً حياً حديثاً من الدراسات الجغرافية . وإذا كانت الجغرافيا تحاول الإفادة من النتائج التى تصل إليها العلوم المختلفة فهكذا جغرافية المدن تفيد من شتى العلوم الجغرافية لتصل إلى غرضها وبجانب العلوم الجغرافية نجد هناك بعض فروع أخرى علمية يتعرض لها هذا النوع من الدراسة من قريب أو بعيد وذلك مثل هندسة المبانى ، وتصميم المدن وتخطيط الأحياء فيها ، ثم بعض أنواع الدراسات التفصيلية الأخرى عن حياة المدينة ومظهرها وغير ذلك من الموضوعات(٣) .

وفى دراسة المدن تطبق منهج علم الجغرافيا فى أضيق حيز ممكن . ونحن فى دراسة الأحوال الجغرافية للمدينة ومحاولة تفهم صورة النشاط البشرى على هذا الضوء ندرس الإنسان والبيئة فى وقت واحد وفى مكان محدود فنعنى بكل منهما . وتظهر أهمية تتبع هذين العاملين باستمرار فى كل معالجة أمور المدينة منذ بدء نشأتها حتى صورتها الأخيرة . فمن ميزات هذه الدراسة أننا نجمع أشعة الكثير من العلوم الجغرافية مع بعض أنواع المعرفة الأخرى ونركزها فى بؤرة صغيرة هى المدينة نفسها . فجغرافية المدن هى النقطة المركزية الهامة التى يمكن لإشعابات الجغرافية أن تنتهى اليها وتخدمها . وبجانب هذا فاننا فى دراسة المدينة إنما نركز دراستنا على مساحة محدودة من الأرض ويشمل نطاق بحثها مختلف النواحى والوجهات ولتوضيح هذا ، نذكر أننا فى دراستنا الجغرافية العامة قد ندرس فى الناحية المناخية مناخ إقليم معين أو قارة أو بلد معين ، وهكذا نجد أن الدراسات

(١) Taylor, op. cit., pp. 243 – 244.

(٢) الجزء الخاص بالفصل الأول من الرسالة .

(٣) Dickinson, op. cit., p. XIII.

فى هذه الناحية منصبة على مساحة كبيرة من الأرض فى حين أننا حينما ندرس جغرافية المدن نحاول أن نوضح العوامل المناخية الهامة التى تؤثر على مساحة صغيرة من الأرض هى المدينة . أى أن الدراسة الجغرافية هنا ليست من ذلك النوع الذى يشمل مدى كبيراً فى مساحة الجزء الذى يدرسه ، وإنما هو مدى محدود ، الأمر الذى يترتب عليه وضوح العوامل المختلفة بشىء من التفصيل . كذلك عند التعرض لدراسة السكان إنما ندرس سكان بقعة معينة محدودة هى المدينة وهكذا وهذا النوع من الدراسة هو دراسة من النوع الذى يمكن أن يطلق عليه مكرسكوبى إذ أننا عبر مجهر الحقائق الجغرافية وتسليطه على رصد مبدأ حياة المدينة ونموها وتطورها ومسيرها فى فلك الزمن ، نحاول وصف المظهر البشرى وتعليله وتفهمه على هذا الضوء . وقد كانت طبيعة هذا العلم (جغرافية المدن) تجعله يظهر فى فترة متأخرة . فانه من القواعد العامة المعروفة فى نمو المعرفة البشرية أنها قد تنتقل من العام إلى الخاص . ويمكن أن يوضح هذا بأنها تنتقل من المدى الكبير الذى يشمله ميدان المعرفة إلى تركيز هذا المدى ، ومحاولة تفهم التفاصيل عن كل جزء صغير . فاننا نجد أن الدراسات الدقيقة التفصيلية لم تظهر فى العصور الأولى للمعرفة البشرية ، وربما كانت وليدة التقدم الحديث الذى أدى فى النهاية إلى إمكان تتبع دراسة الدقائق والتفاصيل على ضوء المعارف التى سبقت هذا الضوء وساعدت على الوصول اليه . ويمكن اعتبار أن جغرافية المدن تمثل مرحلة جديدة من مراحل تطور علم الجغرافيا يمكن إضافتها إلى موكب ذلك العلم الذى يسير منذ مبدأ المعرفة البشرية حتى اليوم .

إن موضوع بحث هذه الرسالة كان عبارة عن طريق وعرة غير معبدة . فموضوع البحث يتعلق بفرع ناشىء من علم الجغرافيا لم تستقر فيه الآراء بعد ، هذا بجانب أن قد استلزم جميع المعلومات الخاصة بالرسالة الكثير من المشقة والوقت وذلك لتناثر مصادر هذه المعلومات بين المصالح الحكومية (١) المختلفة . والمراجع الكثيرة التى تناولت قناة السويس وكثيراً ما كان يخرج الباحث بعد استعراض بعض هذه الكتب من غير أن يجد فيها ما يفيد بحثه — هذا بجانب ما تكبده الباحث من وقت وجهد لاستقاء المعلومات من بور سعيد نفسها .

---

(١) الجهات التى امها الباحث مصلحة الاحصاء والتعداد — ووزارة الأشغال قسم المشروعات وقسم الرى والصرف ، ومصلحة المصايد والاسماك ومصلحة السكك الحديدية بالقاهرة ومعهد فؤاد الاول للأحياء المائية بالأسكندرية .

الفصل الأول

البيئة الطبيعية لمنطقة بور سعيد

لم يكن لمدينة بور سعيد وجود قبل سنة ١٨٦٠ ؛ ومع إن إنشائها كان نتيجة لعامل بشرى بحت هو حفر قناة السويس — إلا أن الظروف الطبيعية لعبت دورها فى إختيار مكان الميناء الرئيسى عند رأس القناة من ناحية البحر المتوسط وفى الوقت نفسه كانت لظروف البيئة الطبيعية التى نشأت فيها بور سعيد آثارها العميقة على حياة المدينة وتطورها .

ومنطقة بور سعيد جزء من المنطقة الكبرى الممتدة على طول البحر الأبيض المتوسط ابتداء من العريش فى الشرق إلى دمياط فى الغرب — تلك المنطقة التى تكاد تشترك كلها من ناحية الميزات الأساسية فى ظاهرات طبيعية واحدة سواء هذه الظاهرات فزيوغرافية ، أو مناخية ، وإن كان لبقعة بور سعيد خصائص بالذات تجعلها مميزة بعض الشىء عن ذلك الجزء الساحلى العظيم الامتداد .

وللساحل الذى نشأت عليه بور سعيد . أثره فى الحالة الخاصة للميناء فالصخور الموجودة فى شمال مصر ، وخاصة الجزء المطل على الساحل ، تكونت عن طريق إرساب المواد فى قاع البحر ، حيث توجد الرواسب التى أتى بها نهر النيل ويلاحظ أن الجزء الشمالى الشرقى من الدلتا ، يمثل منطقة التقاء بين هذين النوعين من التكوينات(١) — النهرى والبحرى — ولا توجد هنا صخور من أنواع أخرى كالصخور النارية أو المتحولة(٢) .

وتختلف مظاهر التكوينات الموجودة فى شمال سيناء عن التكوينات الموجودة فى منطقة بور سعيد . ففى الأولى تسود المواد الجيرية والرملية ـ أما الجزء الممتد

---

(١) Egyptian Government Atlas — Introduced to the International Geographical Congress — Cairo 1926, plate, 8.

(٢) Ibid, plate, 6.

من بور سعيد غربا إلى دمياط فيوجد فيه التكوينات التى ساهم طمى النيل فى تكوينها[١] .

وقد تعرضت المنطقة لعامل الهبوط . ولكن على الرغم من حركة الهبوط هذه فان مظهر الساحل العام لم يتغير لأ حركة ن الهبوط كانت محلية[٢] . ومع ذلك فقد تسبب عنها تغيرا فى ظاهرات سطح الأرض هناك . فتكونت بذلك البحيرات الكثيرة الواقعة فى ذلك الساحل ، كما هو الحال فى بحيرتى البردويل ، والمنزله . وتتجلى ظاهرة الهبوط على وجه الخصوص فى بحيرة المنزلة المتميزة بكثرة الجزر فيها وآثار البلاد التى كانت مزدهرة[٣] فيها قديما ، وترى الآن داخل حدود البحيرة أو ما حولها من المستنقعات[٤] .

ومن المعروف أن النيل كان ذا مصبات كثيرة على البحر المتوسط[٥] ولكنها جفت[٦] فالأرض فى شمال مصر الشرقى فى منطقة بحيرة المنزلة قد غمرتها المياه . وسواء كانت هذه الظاهرة بسبب انخفاض الأرض نفسها ، أو بسبب ارتفاع الماء فى نظر بعض[٧] الآراء ، فان الحقيقة الهامة التى تبدو من دراسة هذه المنطقة من الوجهة الأثرية ومظاهر العمران ، تتلخص فى أن هناك أجزاءا من اليابس لم تصبح كما كانت من قبل ، بل يتضح هبوط منسوبها عن مستوى سطح الماء بشكل ملحوظ كما يتضح ذلك من خريطة توزيع المدن القديمة لبحيرة المنزلة ، حيث تجد أن بعض

---

(١) Simaika G.M. "The suspended matter in the Nile." Cairo, 1940 pp. 1 — 10.

(٢) Ball John. "The Geological and mineral news service. The Geology of Suez" Vol. 8. January 1911, p. 9.

(٣) خريطة طريق مواصلات الوجه البحرى واليوم — طبعة مصلحة المساحة سنة ١٩٤٥ — مقياس الرسم — ١/٠٠٠ر٣٠٠ .

(٤) Ball John "Contribution to The Geography of Egypt," Cairo 1939, p. 66.

(٥) الدكتور عوض محمد عوض محمد — نهر النيل — القاهرة — الطبعة الثانية سنة ١٩٤٨ ص ١٩٠ .

(٦) الامير عمر طوسون — أطلس تاريخى لاسفل الأرض — الوجه البحرى — من القرن الأول الهجرى (السابع الميلادى) — إلى ١٠٥٣ هـ (١٩٢٤ م) . طبعة ١٩٣٢ مقياس الرسم ١/٠٠٠ر٢٥٠ لوحات رقم ١ و ٥ و ٦ .

(٧) الدكتو محمد عوض محمد — نهر النيل ص ١٩١ .

أطلال هذه المدن مغمورة تحت سطح الماء . وقد ذكر هيوم أن مياه البحر المتوسط قد غمرت منطقة بحيرة[١] المنزلة ، وكانت عملية الهبوط بطيئة فلم يترتب عليها انكسارات أو مظاهر جيومورفولوجية هامة .

وعلى هذا فالساحل من العريش لدمياط عبارة عن جزء إرسابي لم يتعرض للعوامل التكتونية فكان من الطبيعي أن يكون له مظهراً يتفق مع هذا الحال ، بجانب العوامل الجغرافية الأخرى التي عملت على تكوينه .

ويمكن تتبع أهم العوامل الجغرافية التي لعبت الدور الرئيسي في تكوين هذا الساحل فيما يلي :

أولا : الرياح : وهي عامل هام من عوامل النحت والنقل والارساب[٢] . ويمكن أن يظهر أثر هذا العامل في تكوين بعض الظاهرات الموجودة في هذا الساحل هي الكثبان الرملية . وقد لعبت الرياح الدور الأول في تكوينها ، وكانت السبب الهام في وجودها[٣] .

ثانيا : طمي النيل : الذي يؤثر دائما على المنطقة التي نشأت فيها بور سعيد وذلك بسبب تلك الرواسب التي تصل إلى هناك سنويا باستمرار وخاصة مع مياه الفيضان .

ثالثا : البحر المتوسط : من حيث أنه غير عميق بجانب[٤] الساحل (شكل رقم ١) فليس هناك تلك الأعماق الهائلة التي تجدها في بعض أجزاء سواحل المحيطات كالساحل الغربي لأمريكا الجنوبية .

رابعاً : التيار البحري الموجود في البحر المتوسط نفسه .

هذه هي العوامل الرئيسية الهامة التي عملت على تكوين هذا الساحل . وهذا بالطبع لا يمنع أن يكون هناك عوامل أخرى لها دخل في تشكيل هذه المنطقة وإظهارها بالشكل الحالي .

---

(١) Hume, W.F. "Geology of Egypt." Vol, I, Cairo 1925, p. 190.

(٢) Ball, Contribution to the Geog of Egypt, p. 38.

(٣) الأستاذ أحمد محمد العدوي — سواحل مصر — بحث مستخرج من مجلة كلية الآداب — المجلد الخامس — الجزء الأول — القاهرة سنة ١٩٣٩ — ص ١٤٤ .

(٤) أطلس مصر — لوحة ٨ .

اتجاه(١) الساحل : المظهر العام للساحل فى هذا الجزء الذى نحن بصدده يكاد يكون عبارة عن خطوط مستقيمة(شكل رقم ١) وهذه الظاهرة هى نتيجة حتمية لساحل رسوبى ليس به صخور يمكن أن تكون معرضه لعوامل التعرية ، التى لها أثرها على السواحل ، من حرارة وبرودة تعمل فى تفتيت هذه الصخور ، وحركة الأمواج والرياح كما أن عدم وجود هذه الصخور لم يعط فرصة لتكوين فيوردات أو مرافىء طبيعية . ولم تستطع الرياح وغيرها أن تقوم بهذه العملية - كما أن التكوينات الرسوبية تمتد لمسافة كبيرة فى الداخل فاذا نظرنا إلى ساحل مصر الشمالى وجدنا الصخور النارية تقع بعيدة عن ساحل البحر(٢) .

فان كانت استقامة هذا الساحل وتكوينه الرسوبى قد حرمته من أن يكون ذا أماكن صالحة لرسو السفن من الناحية الطبيعية . فقد كان لا بد للعامل البشرى أن ينشط ويقوم بالجزء الخاص به ، لتعويض ذلك النقص الذى فرضته الظروف الطبيعية أمام الحاجة البشرية لايجاد ميناء صالح .

ويمتد الساحل من العريش فى اتجاه غربى يكاد يكون مستقيما (٣) تماما مع انحراف قليل نحو غرب الجنوب الغربى حتى الحد الشرقى لبحيرة البردويل . وهنا نجد أن طبيعة التكوينات الرسوبية التى ترجع فى ظهورها إلى الرياح ومياه البحر لم تلتزم الخط المستقيم بدقة , فنرى الساحل يتجه نحو الشمال الغربى ويصل لأقصى امتداده فى رأس قيصرون وهو بعد ذلك يتجه إلى الجنوب الغربى صانعا قوسا كبيرا منحنيا نحو الشمال طوله ٨٠ كيلومترا . وتوجد إلى جنوب الساحل بحيرة البردويل التى تتصل بالبحر بفتحة صغيرة تسدها أحيانا الرمال التى تقذفها الأمواج ولا يفصلها عنه إلا حاجز ضيق مكون من شطوط رملية ، كثيرا ما تطغى عليه مياه البحر وقت العواصف . وهذا الحاجز الضيق كثيرا ما يضيق جداً فى بعض الجهات ويكون أكثر اتساعا فى جهات أخرى . وهذا القوس المكون من الحاجز شمال البحيرة ، والذى يفصلها من البحر ، يكون أكثر استقامة فى جزئه الممتد

---

(١) خريطة القاهرة (ن — هـ — ٣٦) طبعة مصلحة المساحة سنة ١٩٤٥ — خريطة العالم الدولية — مقياس الرسم ١/٠٠٠و٠٠٠و١ .

(٢) أطلس مصر — خريطة سينا الجيولوجية .

(٣) خريطة القاهرة .

خريطة تبين خطوط الأعماق
عن خريطة العالم الدولية لوحة القاهرة . ن . هـ - ٣٦ طبعة ثانية
(شكل ١)

من رأس كاسيوس إلى بلدة رومانى . وهنا يغير الساحل اتجاهه نحو الشمال الغربى فى اتجاه مستقيم تقريبا — وذلك بعد أن كان متجها نحو الجنوب الغربى وبين هذين الاتجاهين نجد خليج بيلوز[١] — أو خليج الطينة شكل رقم (١) .

ويلاحظ أن هناك قوسا من الساحل يتجه نحو البحر رأسه عند منخفض بحيرة البردويل تقريبا — يقابل قوسا داخلا إلى الساحل .

وقد تقدمت الأرض فى أقصى شمال شرق الدلتا نحو البحر ، فكونت هذا الجزء الشرقى من خليج بيلوز وكان لتأثير الرياح الشمالية السائدة على مصر وخاصة الساحل أثرها فى دفع الرواسب مع التيار البحرى نحو[٢] الشرق فكونت الجزء الشرقى الممتد من جرة إلى رأس كاسيوس .

وينتهى خليج بيلوز قرب الطرف الشمالى لقناة السويس ويظل الساحل فى الاتجاه الشمالى الغربى إلى ما بعد مدينة بورسعيد عند طرف القناة وبعد المدينة يتجه إلى الغرب تقريبا بمسافة قصيرة ثم إلى الشمال الغربى حتى مدينة دمياط . وعند هذا القسم الأخير من الساحل تقع بحيرة المنزلة التى لا يفصلها عن البحر سوى شريط ضيق من الأرض كما هو الحال فى بحيرة البردويل — والمنزلة تتصل بالبحر المتوسط بفتحة أشتوم الجميل — التى تقع على بعد حوالى ١٢ كيلو مترا غرب بورسعيد ويتأثر اتصال البحر بالبحيرة بعوامل التعرية الأمر الذى يترتب عليه تغيير الفتحات من حيث السعة أو العدد — فقد كانت للبحيرة فتحات كثيرة على البحر قبل[٣] ذلك .

ويلاحظ على هذا الشريط الساحلى الممتد بين البحر والبحيرة أنه أكثر ضيقا فى الجزء الممتد بين بورسعيد وأشتوم الجميل — ثم يأخذ فى الاتساع تدريجيا بعد ذلك ولكنه يعود إلى الضيق قبل دمياط[٤] .

وإذا نظرنا إلى خط كنتور صفر نجده يبدأ من ساحل البحر غرب المحمودية — واتجاهه العام نحو الجنوب الغربى حتى يصل إلى قناة السويس شمال القنطرة —

---

(١) العدوى — ص ١٣٩ .

(٢) مذكرة أطلس مصر — ص ١٤ .

(٣) الامير عمر طوسون — خرائط الدلتا المتتالية .

(٤) خريطة مواصلات الوجه البحرى والفيوم .

ونجد أن خط الصفر كذلك يوجد جنوب البحيرة — وخاصة فى جزئها الجنوبى الشرقى والجنوبى الغربى والوسط[١] كذلك . كما أن خط كنتور ١٠٠ مترا لايبعد كثيرا من الساحل فى شمال سينا[٢] .

وبطبيعة الحال كان لهذه الظاهرة أثرها ، من حيث أن هذا الانخفاض فى السطح بجانب البحر أدى الى امتداد المسطحات المائية على أكبر مساحة يمكن أن يصل اليها الماء .

ولولا وجود الحواجز الساحلية الضيقة لكانت مياه البحر نفسه ممتدة الى الداخل مباشرة ولم يكن هناك بحيرات بالمرة . فهذه الحواجز الساحلية على ضيقها تساعد على تكوين البحيرات . هذا من ناحية ومن ناحية أخرى فهى تكون بمثابة جسور تصلح طرقا للمواصلات[٣] — ويمكن بالإضافة إلى هذا أن تكون لها فوائد تنظيم العلاقة المائية بين البحر والبحيرة بسد الفتحات أو لتوسيعها بطرق صناعية .

والشكل العام لبحيرة المنزلية — مستطيل يتخلله عدد عظيم من الجزر[٤] — وهى ضحلة جـــدا لدرجة أن السفن المتوسطة الحجم التى تجتازها بين بورسعيد ودمياط مارة بالمطرية تجرى فى مجرى[٥] صناعى محفور فى قاعها . وفى كثير من أنحاء البحيرة لايزيد العمق عن متر واحد وقد يصل العمق فى بعض الجهات إلى مترين والدلائل تشير إلى أن قاع البحيرة آخذ فى الارتفاع وخاصة بجانب الشاطىء الجنوبى[٦] لها وهذه البحيرة أكبر بحيرات مصر إذ تبلغ مساحتها ٤٠٠,٠٠٠ فدان[٧] .

ظاهرة الكثبان الرملية :

ولما كان الساحل يتعرض لهبوب الرياح — وهى عامل نقل مهم — فقد ساعد

(١) خريطة مواصلات الوجه البحرى والفيوم .
(٢) أطلس مصر — لوحة ٨ .
(٣) العدوى — ص ١٤٦ — ١٤٧
(٤) خريطة مواصلات الوجه البحرى والفيوم .
(٥) المصدر السابق .
(٦) أحمد راغب — مشروع فتح ميناء دمياط وانشاء طريق بينها وبين بور سعيد القاهرة ١٩٣٤ — ص ٢٨٢ .
(٧) العدوى — ص ١٤٠ .

هذا على ايجاد ظاهرة الكثبان الرملية على طول الساحل — فى المنطقة الممتدة شمال شبه جزيرة سينا . فشمال مصر يتعرض للعواصف(١) الرملية فنجد الرياح المحملة بالرمال ذات السرعة الكبيرة تكثر فى فصل الربيع بسبب الانخفاضات الجوية وتمتد هذه الكثبان الرملية على طول الساحل الشمالى لشبه جزيرة سينا فتوجد ممتدة من شرق بيلوز حتى حدود فلسطين . ولهذه الكثبان أهمية من حيث أنها تعتبر موردا هاما من موارد المياه العذبة(٢) فى تلك الجهات . والناظر إلى التكوينات الرملية فى الجزء الشرقى من القناة مباشرة يجد أن هناك خطا من المواد(٣) الرملية فى اتجاه عام من الشمال الشرقى نحو الجنوب الغربى ، ويتلاقى مع القناة عند شمال القنطرة وإلى الجنوب من تلك التكوينات الرملية تنتشر تكوينات الرمال بنوعيها المتنقلة والثابتة . كما نجد إلى الشمال من ذلك الخط الرملى ، بعض التكوينات الرملية المنعزلة ، التى تظهر فى وسط الأراضى الموجودة فى تلك المنطقة شرق(٤) وغرب القناة . ولقد كان لوجود الكثبان أو الرمال المتحركة تأثيراً على كل من فكر(٥) فى حفر القناة ، ثم بعد حفر القناة ، كان له أثر فى استمرار عملية تطهير(٦) القناة وخاصة تطهير المدخل عند بورسعيد . وإذا كان لهذه التكوينات الرملية آثارها السيئة على القناة نفسها فإنها قد لعبت دورا هاما فى شمال شرق مصر على طول شبه جزيرة سينا . فإن الأمطار التى تسقط هناك تختزن بين هذه الكثبان وبذلك تيسر وجود المواد المائية العذبة هناك التى تمكن من أخذ حاجته من(٧) الماء . وقد ساعدت هذه الآبار على سهولة المواصلات لأولئك الذين كانوا يعبرون شمال شرق مصر معتمدين على تلك الموارد المائية . ولقد لعبت هذه الآبار دوراً هاما فى كل العصور التاريخية(٨) كمورد مائى عذب .

---

(١) محمود حامد محمد — المتيورولوجية أو ظواهر الجو فى الدنيا ومصر خاصة سنه ١٣٦٥هـ ص ٢١٥ — ٢١٩ .

(٢) هيوم — ص ٩٥ .

(٣) خريطة قناة السويس طبعة مصلحة المساحة سنة ١٩٣٦ — مقاس الرسم ١/١٠٠٠٠٠ .

(٤) خريطة قناة السويس .

(٥) St. Hilaire M.B. "New Facts and Figures Related to The Isthmus of Suez Canal." London 1856 — pp. 137 — 147.

(٦) شركة قناة السويس العالمية البحرية — قناة السويس سنة ١٩٥٥ — ص ٤٢ .

(٧) هيوم — ص ١٢٩ ومذكرة أطلس مصر ص ١٣ .

(٨) هيوم — ١٢٩ .

ونظراً لطبيعة التكوينات فى هذا الجزء الساحلى من شمال سينا من حيث أنها صخور رسوبية ، وهى فى الوقت نفسه غير مرتفعة عن سطح البحر . فان المياه المالحة تتسرب إلى أسفل تلك الطبقة . وبهذا تكون المواد المائية الموجودة هناك بها نسبة كبيرة من الملح . إذا ما قربت المسافة بين الآبار والساحل . والبعد عن الساحل يقلل هذه النسبة — وبطبيعة الحال كلما كان مستوى المياه فى الآبار الموجودة بين تلك الكثبان مرتفعا عن سطح البحر وبعيدا عنه كلما كانت أكثر عذوبة من غيرها . وهكذا نجد أن تلك المواد المائية تختلف نسبة ملوحتها . ومن أحسن الآبار الموجودة فى شمال شبه جزيرة سينا هى تلك التى توجد فى منطقة هلال ومغارة[١] ويلج وهى تلك التى تبعد عن الساحل مسافة غير قصيرة كما أن مستواها مرتفع عن سطح البحر . ونظراً لعدم وجود مجارى مائية دائمة فى تلك الجهات فان اعتماد السكان يكون إما على المطر القليل أو على الآبار — وعلى هذا فمن أهم المشاكل التى تواجه تعمير هذا الجزء بوجه عام هو مشكلة عدم وجود المياه العذبة المتوفرة التى تكفى لأعداد كبيرة من السكان وإن مورد المياه العذبة فى الساحل الشمالى يتأثر بكل من :

أولا : الأمطار، وهذه غير غزيرة، ويتأثر مستوى البئر الموجود بين الكثبان الرملية بهذه الأمطار لدرجة أن العربى هناك إذا نظر لمستوى البئر أمكنه أن يعرف متى نزل آخر[٢] مطر .

ثانيا : البعد أو القرب من الساحل — وتظهر أهمية عامل قرب مياه البحر نفسه من مصدر المياه العذبة المستخرجة من الآبار فى هذا الجزء الساحلى فى منطقة بور سعيد ، حيث نجد أن اللسان الضيق الذى يوجد بين بحيرة المنزلة والبحر المتوسط والذى لا يكاد يرتفع عن سطح البحر إلا بقدر يسير[٣] لا تتوفر فيه شروط إمكان الحصول على ذلك المورد المائى العذب ، وإن تيسرت مصادر ذلك الماء من المطر وخاصة وأن فى بعض الخرائط الخاصة للبقعة التى نشأت عليها بور سعيد توضح

---

(١) Moon. F.W. & Sadek. H. "Topographical Geography of Northern Sinai." — Cairo, 1929. p. 18.

(٢) هيوم ص ٥٥ .

(٣) خريطة مدينة بور فؤاد — مصلحة المساحة سنة ١٩٣٧ مقياس الرسم ١/٠٠ر٥

وجود تجمعات أو كثبان من المواد المتجمعة الرسوبية[1] ، ولكن لا توجد هناك مياه باطنية صالحة للشرب .

وعلى هذا فان شمال شبه جزيرة سينا قد تضافرت عوامل الطبيعة على إمداده بالمياه العذبة ولكن هذه الظروف الطبيعية لا تتوفر فى منطقة بورسعيد لا فى شرقها ولا فى غربها فهذه البقعة — على هذه الصورة — تعتبر محرومة تماما من آبار المياه العذبة .

والصورة العامة للسهل الساحلى من حيث السطح ابتداءا من العريش إلى دمياط هى انبساط الساحل وعدم وجود مرتفعات به . بل إن خط كنتور الصفر نجده فى بعض الجهات جنوب الخط الساحلى نفسه كما هو الحال فى جنوب بحيرة المنزلة[2] وإن وجود البحيرات على الساحل مثل البرلس والمنزلة خير دليل على وجود المنخفضات به ، والتى لا تزيد فى عمقها فى أعمق جهاتها عن المترين . بل أن الشطوط أو الحواجز الساحلية التى تفصلها عن البحر لا تكاد ترتفع كثيرا عن مستوى سطح البحر ، فاذا أخذنا تلك الشقة الضيقة من اليابس بين بحيرة المنزلة والبحر المتوسط أو بعبارة أخرى ذلك الشريط الساحلى الضيق الذى أقيمت عليه مدينة بور سعيد ، وتتبعنا مستوى الارتفاع عن سطح البحر هناك ، نجد أنه لا يزيد أكثر من متر إلا نادرا . بل أن المستويات المنخفضة لهـذا الساحل تصل إلى ٠,٠٨ مترا وذلك فى الجزء المطل على البحر مباشرة فى شمال شرق المدينة فى الجهة المجاورة لرصيف الميناء الغربى . وللغرب من هذا المستوى المنخفض نجد مستويات ٠,٩٢ مترا ، كما نجد أن أقصى ارتفاع الساحل أمام المدينة هو متر ونصف متر . ولا يزيد الارتفاع عن هذا المقدار فى أى جزء آخر . وإذا تتبعنا ارتفاع ساحل المدينة نلاحظ أنه غير مرتفع وأن الجهات المرتفعة به هى تلك الموجودة أمام وسط المدينة فى المنطقة بين الكيلو الأول والثالث بعد الرصيف الغربى للميناء . ثم بعد هذه المنطقة المرتفعة نسبيا يعود الساحل إلى الانخفاض فنجد أن مستوى الساحل إلى الغرب من الكيلو ٣ يصل إلى ٠,٧٨ — ٠,٥٧ ثم ٠,٤٠ بالترتيب من الغرب إلى الشرق ثم يعود إلى الارتفاع ثانيا ولكنه ارتفاع ضئيل فتجده

(١) Reymond, P., "le Port de Port Said"– La Caire, 1950, p. 49.

(٢) أطلس مصر لوحة ٨ — وخريطة الدلتا الكنورية — مصلحة المساحة ١٩٢٨ — مقياس الرسم ١/٣٠٠٠٠٠ .

لا يصل إلى أكثر من ٥٢, مترا ثم ٦٠, مترا[١] . وظاهر أن السبب فى عدم ارتفاع هذا الساحل عن سطح البحر هو التكوين الرسوبى ثم لم يكن هناك من العوامل ما يساعد على ارتفاعه .

ونتيجة لظاهرة انخفاض السهل الساحلى نجد أن المياه فى منطقة بور سعيد بالذات — تكون مستنقعات ملحة فى الجزء الجنوبى الشرقى منها وهو مايعرف باسم منخفض بور فؤاد[٢] وكذلك تمتد هذه المستنقعات المائية على طول المسافة الموجودة على طول شمال القناة فى الشرق ـ البحيرة فى الغرب امتداد طولى من جنوب المدينة حتى الجزء المواجه إلى القنطرة[٣] .

ويظهر هنا أثر العوامل الجغرافية وتعاونها على إعطاء صورة خاصة لمنطقة بورسعيد بالذات . ففى الجزء الجنوبى عامة ابتداءا من جنوب شرق بور فؤاد إلى غرب بور سعيد نجد أن المسطحات اليابسة المنخفضة تكون عرضة للانغمار تحت سطح الماء إذا ما هبت الرياح فى فصل الشتاء[٤] .

ومن هذا الكلام السابق يتضح أن مستوى الساحل غير مرتفع عن سطح البحر كثيرا . وعلى هذا الساحل نشأت بور سعيد فى بقعة محصورة بين البحر فى الشمال والبحيرة فى الجنوب على الشريط الساحلى الذى يتعرض للانغمار بمياه البحر أو البحيرة عند اشتداد الرياح .

ويضاف لهذا أن أعماق المياه قليلة فى الجزء الساحلى الجنوبى للمدينة ، وهو المطل على بحيرة المنزلة الأمر الذى يترتب عليه أن تصبح المياه هناك شبه راكدة مما لا يساعد على وجود جو صحى جيد . فمثل هذه الجهات تعتبر بيئة صالحة لوجود البعوض[٥] وتكاثره هذا فضلا عن التأثير السيء الناشيء من قرب مستوى سطح الأرض لمستوى المياه وما ينشأ عن هذا من الرطوبة فى المساكن الموجودة فى تلك الجهات .

---

(١) خريطة مدينة بور سعيد وبور فؤاد مقياس الرسم ١/٠٠٠ر٥ .

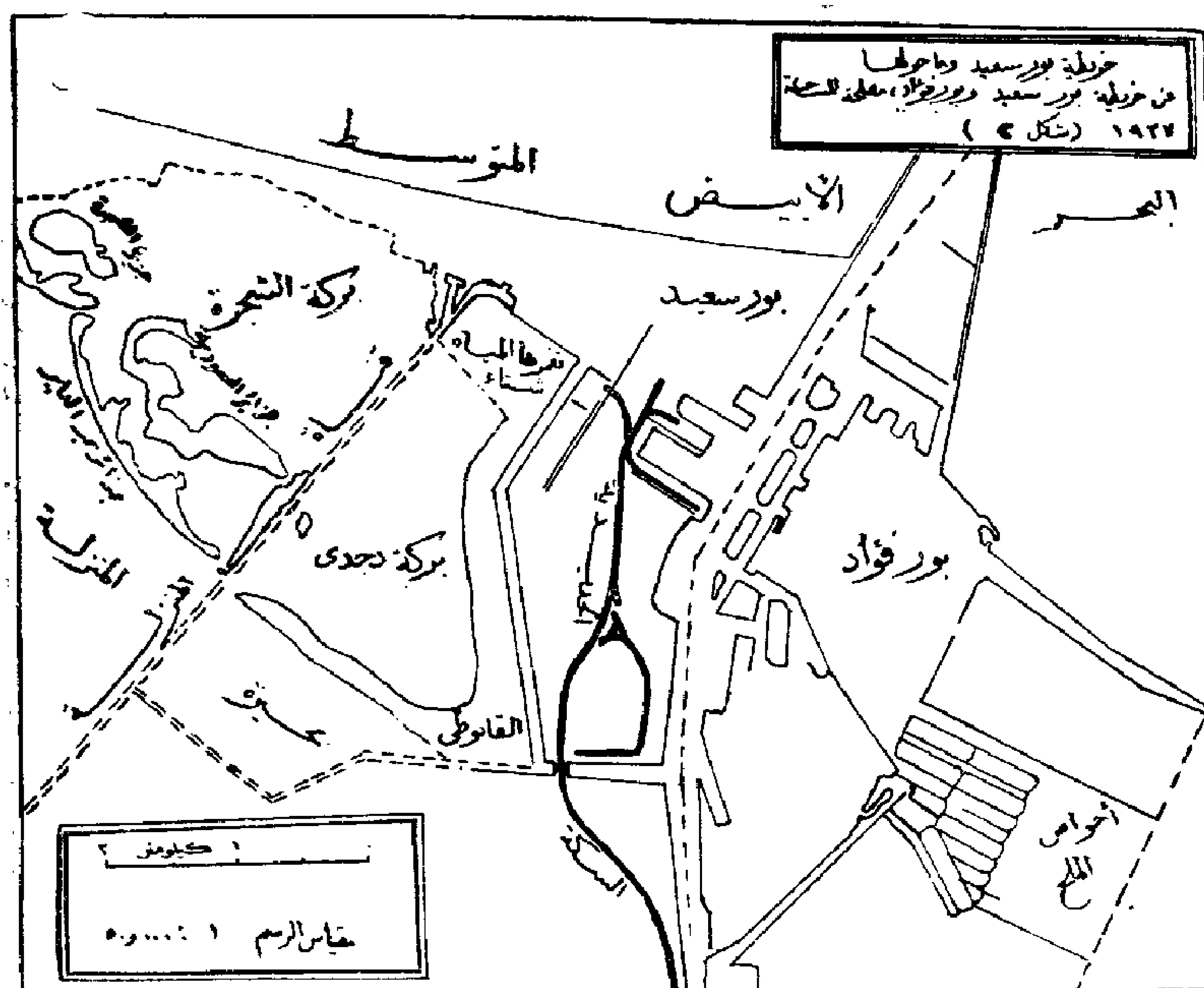
(٢) خريطة قناة السويس — مقياس الرسم ١/٠٠٠ر١٠٠ .

(٣) المصدر السابق .

(٤) خريطة بور سعيد طبعة مصلحة المساحة ١٩٣٦ مقياس الرسم ١/٠٠٠,١٠٠ لوحة $\frac{٧٢}{٧٣}$

(٥) De Lesseps, F. "Entretien sur le Canal du Suez." Paris 1864 p. 16.

وفى الجزء الغربى من المدينة توجدمياه بحيرة المنزلة . وعلى مقربة من جنوب المدينة نجد خطا يكاد يكون متصلا على هيئة عقد من الجزر الموجودة ببحيرة[1] المنزلة . وهذه الجزر تصل ما بين شرق هذا الجزء المتصل بجنوب المدينة ومن جهة أخرى تصل هذه الجزر إلى الشريط الساحلى الذى يفصل بين البحر والبحيرة . وإن كانت هذه الجزر تتخذ شكل قوس إلا أن لها اتجاها عاما من الجنوب الشرقى نحو الشمال الغربى . وتشمل هذه الجزر مجموعة جزر بحر الداير — ثم جزيرة السويدية . وتحصر هذه الجزر فيما بينها وبين أرض المدينة نفسها : حوضا صغيرا من البحيرة توجد فى داخله جزر أخرى صغيرة مثل جزيرة الشجرة وجزيرة الخضرى (شكل رقم (٢) .



وفى منتصف هذا الحوض ، تمر قناة المنزلة ، فتقسمه إلى قسمين : القسم الشرقى ويسمى بركة دجدى (ولعل فى هذه التسمية ـ بركة ـ دلالتها على ركود المياه فى هذا الجزء الأمر الذى يجعلها أشبه بالمستنقع) والقسم الغربى يسمى[2] بركة الشجرة .

(١) خريطة تبين ضواحى مدينتى بور سعيد وبور فؤاد — مقياس الرسم ١/٥٠٠٠٠ وهى جزء من خريطة بور سعيد وبور فؤاد طبعة مصلحة المساحة ١٩٣٧ — مقياس الرسم ١ : ٥٠٠٠٠

(٢) المصدر السابق .

خلوه من الجزائر :

يمتاز الجزء الساحلي الذى تعرض له البحث، بأنه خال من الجزائر. وإن كانت هناك جزر فى جنوب مدينة بور سعيد فهى تتبع بحيرة المنزلة ولا تتبع الساحل نفسه. فساحل مصر الشمالى بوجه عام يمتاز بخلوه من الجزائر. فهو بذلك يختلف عن ساحل البحر الأحمر. ولعل السبب فى ذلك هو انبساط الساحل وتدرجه وعدم وجود مرتفعات هامة بجواره كان يمكن أن تنقطع من الأرض بالتعرية البحرية وتتحول إلى جزر بل أن التعرية البحرية ذاتها ضعيفة الأثر فى السواحل المصرية(١). فالتعرية البحرية تلعب دورا ثانويا فى الشواطىء المصرية - وإن كانت واضحة فهى أكثر وضوحا فى الأجزاء التى تقع على السواحل الموجودة فى غرب الاسكندرية. هذا بجانب أن الرياح الغالبة على هذا الساحل بصفة عامة فى الربيع والصيف والخريف هى الرياح الغربية أو الشمالية الغربية بينما تقل الرياح الشمالية، وفى الشتاء هى الرياح الجنوبية الغربية. ومن المعروف أن الرياح الغالبة ليست عمودية على اتجاه الساحل فهذا ساعد على ضعف التعرية(٢) البحرية. هذا بجانب أن سرعة الرياح نفسها ليست كبيرة فان متوسط سرعتها لا يزيد عن ١٣ كيلو مترا(٣) فى الساعة.

وعلى الرغم من تأثر هذا الساحل بحركة هبوط حديثة واضحة فى كثير من المظاهر فى منطقة بور سعيد، كما نراها ممثلة فى بحيرة البرلس والمنزلة. حيث توجد كثير من الجزر الصغيرة التى كانت مغطاة بأطلال الكرى القديمة التى انغمرت أراضيها تحت مياه البحيرات الضحلة مثل أطلال مدينة تنيس(٤)، فنحن لا نشاهد جزرا هنا، وذلك بسبب انخفاض مستوى الساحل بوجه عام، وعدم وجود جبال أو مرتفعات هامة كان يصح أن تتحول إلى جزر أو أشباه جزر بالهبوط(٥)

ومن صفات هذا الساحل أيضاً : عدم الوجود المرجان فى البحر المتوسط بجوار الساحل المصرى الشمالى، الأمر الذى لم يساعد على تكوين شطوط أو جزر مرجانية، على عكس ما نراه فى ساحل البحر الأحمر.

(١) العدوى — ص ١٣٢ وهيوم ص ١٧.
(٢) العدوى — ص ١٤٢.
(٣) المعدلات المناخية للعناصر الجوية للجمهورية المصرية — القاهرة سنة ١٩٥٠ — ص ٣٥ مطبوعات وزارة الحربية — مصلحة الارصاد الجوية.
(٤) خريطة مواصلات الوجه البحرى والفيوم.
(٥) العدوى — ص ١٤٢.

وقد كان لعدم وجود المرجان فى ساحل البحر المتوسط أثره من حيث أنه يسر بطبيعة الحال النشاط الملاحى للسفن ، فمن المعروف أن الشطوط المرجانية من الأمور التى تعوق الملاحة ، وخاصة وأن نمو هذه التكوينات المرجانية عملية مستمرة ، وفى الوقت نفسه قد لا تظهر أحيانا فوق سطح المياه ، الأمر الذى يؤدى فى النهاية إلى إصطدام السفن بها ، وذلك مشاهد فى البحر الأحمر كما حدث للسفن التى تعرضت له إذا ما حاولت الاقتراب من الموانىء هناك، وقابلت الشعاب المرجانية ـ فعدم وجود المرجان إذن أمر طبيعى يساعد على نشأة الموانىء .

يلاحظ كذلك على شاطىء مصر الشمالى بوجه عام اختلاف عمق البحر أمام الساحل[١] فى أجزائه المختلفة . فيشاهد أن البحر يأخذ فى العمق بسرعة فى الجزء الواقع بين السلوم وخليج العرب[١] وبالتدريج بين هذا الخليج والحدود الشرقية ـ أو بعبارة أخرى أن البحر عميق فى الجزء الواقع شمال الصحراء الشرقية ولكنه ضحل نسبيا شمال الدلتا وشبه جزيرة سينا .

وإذا تتبعنا بعض خطوط أعماق[٢] المياه شمال الدلتا وشمال شبه جزيرة سينا نجد أن خط عمق ١٠٠ متر يبعد عن مدينة دمياط بما يقرب من ٣٥ كيلو متراً ، ثم يأخذ فى الابتعاد عن الشاطىء فنجده يبعد عن مدينة بور سعيد ما يقرب من ٥٣ كيلو مترا ، ثم يقترب من الساحل جدا كلما اتجهنا نحو الشرق .

فلا يكاد يبعد عن مدينة العريش إلا مسافة ٣٠ كيلومترا . وإذا أخذنا خط عمق ٢٠ مترا نجده يبعد عن مدينة دمياط نحو ٢٠ كيلو مترا . ثم يسير فى اتجاه يكاد يكون موازيا للساحل فى الجزء الممتد بين دمياط غرباً وبور سعيد شرقا وبعد ذلك يبتعد قليلا عن الساحل فى الجزء المواجه لخليج بيلوز ، ويعود للاقتراب مرة أخرى فى الجزء المواجه للنصف الشرقى لبحيرة البردويل ، ويظل فى الإقتراب من الساحـــل كلما اتجهنا نحو الشرق حتى لا يكاد يبعد عن العريش إلا مسافة ١٠ كيلومترات[٣] شكل رقم (١) .

وإذا تتبعنا خط عمق ١٠ أمتار نجده يقترب جدا من الساحل عند دمياط ،

(١) العدوى — ص ١٤٢ .
(٢) خريطة لوحة القاهرة الدولية .
(٣) المصدر السابق .
(٤) خريطة لوحة القاهرة .

ثم يبتعد قليلا شمال بحيرة المنزلة وهو يسير فى اتجاه يكاد يكون موازيا للشريط الذى يفصلها عن البحر الأبيض المتوسط . وكلما اتجهنا من دمياط نحو بورسعيد مع هذا الخط نجده يقترب جدا من الساحل ، حتى يكون أقصى اقترابه عند النقطة التى وجدت فيها المدينة [١] شكل رقم (١) ولكنه بعد ذلك يبدأ فى الابتعاد عن الشاطىء عند خليج بيلوز أو الطينة ، فنجده يبعد عن نقطة منتصف الخليج بما يقرب من ١٥ كيلو مترا ، يعود بعد ذلك للاقتراب من الساحل ، وخاصة فى شمال الجزء الأوسط من بحيرة البردويل ، ويقترب جدا من الساحل بعد ذلك حتى لا يكاد يبعد عن العريش بأكثر من كيلو متر واحد .

يلاحظ على خطوط الأعماق هذه أنها تقترب من الساحل كلما اتجهنا نحو الشرق ، وخاصة على ساحل فلسطين الجنوبى الغربى .

وتعليل هذه الظاهرة أن أمام الدلتا تكثر الرواسب [٢] التى يقذف بها النيل فى البحر المتوسط ، هذا بجانب الرمال التى تحملها الرياح والتى يتسبب عنها قلة العمق ، وخاصة إذا ماقورنت أبعاد هذه الأعماق عن الساحل بالجزء الواقع غربى الدلتا وشمال صحراء ليبيا وظهر بعدها النسبى عن الساحل . أما أمام ساحل شبه جزيرة سينا فان التيار البحرى [٣] الذى يجرى أمام سواحل أفريقيا الشمالية آتيا من غربى البحر المتوسط متجها نحو الشرق يحمل المواد والرواسب من السواحل التى يمر عليها خصوصا رواسب ومقذوفات نهر النيل ، وتتجه نحو الركن الجنوبى الشرقى للبحر المتوسط أى أمام ساحل سينا وشمال الدلتا ، فترسب هناك وتسبب ضحولة المياه . ومما يساعد على هذا الإرساب ضعف قوة التيار .

إذن فنحن هنا أمام ظاهرة جغرافية تتمثل فى إقتراب خطوط أعماق البحر أمام الساحل الشمالى الشرقى لمصر ، بجانب الرواسب التى تفد إلى تلك الجهة باستمرار وقد تأثرت مدينة بور سعيد بهذه الظاهرة حيث امتد الساحل هناك على حساب البحر [٤] .

ولا بد أن تتأثر أى ميناء تنشأ فى ذلك الجزء الساحلى الشرقى من الدلتا

---

(١) المصدر السابق .

(٢) مذكرة أطلس مصر ص ١٤ .

(٣) Lake, P. Paysical geography. Cambridge, 1929. p. 302.

(٤) مجموعة الخرائط الاصلية (التاريخية) لبور سعيد الموجودة بمصلحة المساحة .

بهذه المظاهر ، وخاصة إذا لوحظ أثر هذه المظاهر البحرية على سواحل البحر المتوسط . وقد روعى أن تكون الموانىء فى هذا الحوض متفادية لأثر الرواسب .

وكان يتحتم على الثغر الناشىء هناك مراعاة هذين العاملين الطبيعيين . وأولها خط عمق ١٠ أمتار . ذلك العمق الذى يجب أن تصل اليه أعماق الثغر ومدخل القناة ليكون ملائماً للملاحة البحرية . وثانيهما الرواسب التى تفد دائماً نحو هذا المكان ، فكان لا بد من العمل على تفادى الأضرار التى يمكن أن تتسبب عنها [١]. ومن المعروف أن الموانىء ينبغى أن تعمل الحساب لكل ما يؤثر عليها من ناحية التيارات البحرية والرواسب التى تهددها بالأطماء [٢].

حركة المياه بجوار الساحل[٣] : أهم ما يلاحظ عليها : —

١ — التيار البحرى الذى يسير من الغرب إلى الشرق بمحازاة الساحل ، وقد أشير اليه قبل الآن . منشأ هذا التيار ، هو أن سطح البحر الأحمر منخفض عن سطح المحيط الأطلنطى[٤]. وذلك بسبب أنه يكاد يكون مغلقا . هذا بجانب أن الأنهار التى تصب فيه والأمطار لا تعوض النقص فى التبخر[٥] وعلى هذا يدخل التيار من المحيط الأطلسى الى البحر المتوسط ، وأثره هو دفع الرواسب نحو الشرق[٦] مما أدى إلى قلة العمق هناك . ومن الطبيعى أن الرواسب التى يأتى بها نهر النيل تضطر للرسوب عندما تقابل مياه البحر . هذا بجانب العوامل الطبيعية الأخرى التى تساعد على الارساب . كاختلاف كثافة مياه النيل والبحر المتوسط .

المد والجزر : ليس للمد أهمية كبرى على ساحل مصر الشمالى بوجه عام [٧] إذ أن متوسط الفرق بين المد والجزر يبلغ نصف متر فقط [٨] . وعند بورسعيد يتراوح بين — ١٥ — ٤٠ سم . ولعل هذا من أسباب عدم عرقلة تكوين دلتا

(١) St. Hilaire, op, cit. p. 135 — 147.

(٢) Bigelow, H.B."Oceanograpby." — U.S.A. 1931, p. 233.

(٣) العدوى ص ١٥٦ .

(٤) Tarr, R.S."Collegue Physiography"New York 1924, p. 698.

(٥) Ibid, p.690.

(٦) مذكرة أطلس مصر ص ١٤ .

(٧) العدى . ص ١٥٧ .

(٨) Bauer, H. "A World map of tides." London, 1932, p. 359. Geogrophicla Review, Vol. 23.

النيل . كما أن هذا الفرق البسيط ، لايعوق أعمال الملاحة فى الموانىء المصرية . والمد على شواطىء البحر المتوسط ضئيل ، بعكس الجهات الأخرى التى يصل فيها المد لحد كبير . ولكن للمد أثره على البحيرات المتصلة بالبحر : كالبردويل ، والمنزله . فى حالة المد يرتفع منسوب ماء البحر بالنسبة لماء البحيرة فيشاهد تيار يسير من البحر إلى البحيرة ، والعكس فى حالة الجو — وحركة المياه هذه الناتجة عن المد والجزر أهم من الحركة الناتجة عن خروج تيار من البحيرة فى وقت فيضان النيل وازدياد منسوب البحيرة نتيجة لذلك — ولذا فان هذه الحركة الأخيرة تتضاءل أمام هذه الظاهرة فلا تبدو لنا واضحة .

ولهذه الظاهرة أثر واضح فى دخول السمك من البحر إلى البحيرات (١) وما يترتب على ذلك من الوجهة الاقتصادية . ولهذا الأمر تهتم مصلحة مصايد الأسماك بهذه الفتحات والمحافظة عليها لأن حياة الأسماك تتأثر (٢) بهذا وهذه الفتحات معرضة بطبيعة الحال للسد بسبب الرواسب وهذا يترتب عليه خسارة اقتصادية

الأمواج : أهميتها ضئيلة لضعفها أولا ثم لكونها تهاجم ساحلا منخفضاً ثانيا فيكون أثرها ضعيفاً وإذا كانت تشتد نوعا فانما يكون ذلك فى فصل الشتاء وهو فصل الأعاصير وما يتبعها من العواصف (٣) .

وأن تأثير الزوابع وإن كان ضعيفاً من ناحية الملاحة للسفن الكبرى التى تعبر الميناء ، لكن لها أثرا ملحوظا من حيث طغيان مياه البحر على بعض الأجزاء الساحلية للمدينة . ومن تأثير هذه الأمواج أنها تهدد الطريق البرى الطبيعى الموجود بين بور سعيد ودمياط ، والذى يوجد على الشريط الساحلى الموصل بينهما . وقد كان لهذا العامل الطبيعى أثره فى تقدير إمكان إيجاد طريق برى فى هذا الجزء (٤) . هذا بجانب الرياح وما تحمله من الرمال ، الأمر الذى يهدد هذا الطريق ، ولذلك كان من المحاولات لحفظ الطريق . أما الابتعاد عن سفى الرمال أو إقامة جسور .(٥)

(١) الثروة المائية فى مصر وتطور الاهتمام بالبحـار ودراسة أحيائها . القاهرة ١٩٤٢ ص ١٢ مطبوعات مصلحة مصايد الأسماك معهد فؤاد الأول الأحياء المائية .

(٢) المصدر السابق . ص ١٢ — ١٣ .

(٣) العدوى . ص ٢٥٧ .

(٤) السيد جودت — مشروع طريق دمياط بورسعيد — القاهرة سنة ١٩٢٣ ص ٥ .

(٥) المصدر السابق . ص ٥ — ٢٣ .

تيار قناة السويس : وهذا التيار يندفع من البحر المتوسط نحو البحر الأحمر عن طريق قناة السويس فى فصل الصيف والعكس فى فصل الشتاء . وينشأ هذا التيار فى فصل الصيف عن أمرين مهمين :

أولا : أن الرياح الشمالية فى هذا الفصل هى الرياح الشمالية بصفة عامة تدفع المياه نحو الساحل عند بور سعيد ، فترفع منسوبها عند هذا الطرف من القناة ، فيصبح أعلى من منسوب مياه البحر الأحمر عند الطرف الآخر بنحو ٤٠ سم تقريبا . فيتسبب عن ذلك تيار يسير فى القناة من الشمال إلى الجنوب .

ثانيا — شدة التبخر فى البحر الأحمر فى فصل الصيف . ولو أن التبخر فى البحر المتوسط — نفسه إلا أنه فى البحر الأحمر أكثر شدة ، وذلك نظراً لشدة درجة الحرارة وشدة الجفاف ، وهذا إلى انعدام الأمطار وعدم وجود أنهار تذكر تصب فى البحر الأحمر مما يساعد على انخفاض منسوبه .

أما فى فصل الشتاء ، فتنعكس الآية : فيسير التيار من البحر الأحمر نحو البحر الأبيض المتوسط ، وذلك حينما تكون الرياح الغالبة على ساحل البحر الأحمر هى الجنوبية الغربية ، حيث تدفع المياه بعيدا عن الساحل ، فيقل منسوب البحر بجواره ويتسبب عن ذلك اندفاع - المياه شمالا من البحر الأحمر إلى البحر المتوسط . ولكن التيار فى هذه الحالة يكون ضعيفا نظراً إلى أن البحر الأحمر يظل فى هذا الفصل أكثر جفافا وأشد حرارة من البحر المتوسط .

من هذا يتبين لنا أن التيار فى الحالتين ناشىء عن حركة الرياح فى الغالب وليس عن نظام المد والجزر فى البحرين . إذ أن المد عند السويس أعلى من المد عند مدينة بور سعيد فالفرق بين المد والجزر عند السويس يتراوح بين ١٦٥-١٨٠سم وقد يصل إلى ٢٥٠سم إذا ساعد المد رياح جنوبية شرقية ؛ بينما لا يتجاوز ٤٠سم عند بور سعيد[١] . فاذا كان نظام المد والجزر هو سبب التيار ، لزم أن يكون له دائما تجاه واحد فى القناة ، من الجنوب إلى الشمال . ونقطة أخرى هى إرتفاع المياه بالمد ، ليس ظاهرة دائمة ، بل وقتية تنخفض ثانيا بالجزر وهكذا فلو فرض ونشأ عنها تيار نحو القناة ، فلا يمكن أن يستمر طويلا داخلها لانخفاض منسوب المياه ذلك . وفوق هذا وذلك فظاهرة المد العالى عند السويس لا تتفق فى الوقت

(١) العدوى : ص ٥٧ .

معها عند بور سعيد فهى تتقدم بمقدار ساعتين عند المدينة الأخيرة عنها عند المدينة الأولى . وليس لهذه الحركة أثر واضح على الملاحة فى بور سعيد ، الأمر الذى لا يجعل لها قيمة تذكر من هذه الناحية .

أما فيما يختص بنسبة الملوحة فى مياه البحر المتوسط فيلاحظ ما يلى :

أولا — أنه بحر شبه مغلق .

ثانياً — أنه يقع فى منطقة يساعد مناخها على كثرة التبخر ، مما يساعد على رفع نسبة الملوحة (١) .

ثالثا — أن الأمطار قليلة فى هذا الحوض .

رابعا — مصبات الأنهار ليست ذات مياه غزيرة كنهر الأمازون مثلا الذى يصب بكميات هائلة (٢) تفوق كمية أى نهر آخر . فالتصريف النهرى للذى يصل للبحر المتوسط ضئيل بالنسبة لمساحته . ، من المعروف أن كثرة انصباب المياه العذبة فى البحار تقلل من نسبة الملوحة .(٣)

وهكذا تتضافر العوامل على رفع نسبة الملوحة فى البحر المتوسط . ولهذه الحقيقة أهميتها فى مسألة إمكانية الانتفاع باستخراج الملح من هذه المياه . فهذا الأمر يسهل مهمة ترسيب الملح فى أسرع وقت ممكن . فالبحار المغلقة مثل البحر الأحمر والمتوسط تحوى نسبة أعلى من المحيطات الموجودة على نفس خط العرض(٤)

المناخ :

لما كانت مدينة بور سعيد تقع على ساحل مصر الشمالى ذلك الساحل الذى يشترك فى ظاهرات مناخية عامة تجعل من الصعب أن تؤخذ بور سعيد منه على اعتبار أن لها ميزات مناخية خاصة ، لذلك يمكن أن تؤخذ الصورة العامة لمناخها من الأحوال المناخية لهذا الساحل .

من المعروف أن الساحل المصرى الشمالى تنطبق عليه ميزات إقليم البحر الأبيض المتوسط(٥). وإن لم تكن من حيث الدرجة فمن حيث النوع على الأقل . وإن كان

(١) Lake, op. cit., p. 167.

(٢) Miller, A. "Climatology." London, 1931. p. 80.

(٣) Lake, op, cit., p. 155

(٤) Encyclopaedia Britanica, Vol, 19. New York 1929, p. 897.

(٥) Sutton, L.J. "Climate of Egypt" Cairo, 1946, p. 6.

نوع المناخ هنا من نوع البحر المتوسط الجاف (١) فان ساحل مصر يختلف عن سواحل تونس والجزائر ومراكش من حيث أنه يقع إلى الجنوب الشرقى من هذه السواحل . وفى الوقت نفسه لا توجد خلفه جبال تعمل على التأثير فى الحالة المناخية ، كما هو الحال فى شمال غربى أفريقيا (٢) .

وعلى العموم فهذا الجزء الساحلى ينتمى من حيث النوع إلى إقليم البحر المتوسط وأهم العوامل التى تؤثر عليه هى :

١ — وقوعه فى شرق البحر المتوسط . فمن المعروف أن غرب الحوض يكون أكثر تعرضاً للرياح الماطرة شتاءا . وأكثر نصيبا من المطر تبعا لذلك . بينما شرق الحوض على العكس من ذلك .

٢ — اتجاهات الساحل فى هذا الجزء لما لها من صلة وثيقة بالأمطار من حيث تعامد الرياح أو موازاتها للساحل (٣) .

٣ — أن التيارات البحرية التى تؤثر فى الأحوال المناخية من حيث الحرارة وتلطيف الجو لا وجود لها فى هذا الشاطىء .

ويمكن تتبع عناصر المناخ الهامة فيه .

الحـــرارة :

أول ما يلاحظ على درجة الحرارة فى هذه المنطقة هو أثر التلطيف البحرى العام الذى يحد من ارتفاع الحرارة فى فصل الصيف . ذلك الارتفاع الذى يشكو منه سكان مصر ويحسون بوطأته وخاصة كلما بعدت الجهات عن البحر ، كما إن أثر البحر يظهر كذلك بوضوح فى دفء الشتاء .

وعامل الحرارة عامل هام ، ناحية تأثيره على النشاط البشرى . وأن موقع بور سعيد على البحر يجعل لها ميزة خاصة : الأمر الذى يترتب عليه أن تكون الميناء فى أشهر الصيف الطف فى حرارتها من المدن الداخلية ومما يترتب عليه أن تكون الميناء فى أشهر الصيف الطف فى حرارتها من المدن الداخلية ومما يترتب على هذا من حركة نزوح السكان اليها صيفا .

(١) Kendrew, "The climate of the Cotinents, Oxford, reprinted, 1927, p. 40.

(٢) Ibid, p. 23.

(٣) الدكتور محمد عوض محمد ص ٢٤٦ — ٢٤٧ .

ويمكن أن يظهر أثر التلطيف البحرى من الإحصائية التالية لمتوسطات الحرارة فى فصل الصيف والشتاء :

	الاسكندرية	بور سعيد	القاهرة	السويس	سيوه	أسيوط	أسوان
الشتاء	١٤,٢	١٤,٢	١٢,٦	١٥,٦	١٣,١	١٢,٨	١٦,٢
الصيف	٢٤,٥	٢٥,٥	٢٦,٨	٢٨,٨	٢٨,٩	٢٩,١	٣٢,٤(١)

من هذا الجدول يتبين دفء المدن الساحلية شتاءاً . وإن كان ذلك مما تمتاز به مدن مصر الجنوبية كأسوان . ولكن هذه المدن الساحلية تمتاز فى الوقت نفسه بعدم إرتفاع الحرارة فى الصيف إلى الدرجة التى تصل اليها مدن مصر الداخلية .

وهذه الاحصائية تدل بوضوح على التأثير البحرى الذى تمتاز به بور سعيد على سائر المدن الداخلية المصرية .

والمتوسط السنوى لحرارة بور سعيد هو ٢٠,٧ درجة(٢) مئوية وأبرد شهور السنة هو شهر يناير إذ أن متوسط هذا الشهر هو ١٣,٧ درجة مئوية وآخر الشهور أغسطس حيث متوسط درجة حرارته ٢٦,٩ درجة مئوية .

والمتوسط السنوى لأقل درجات الحرارة فى بور سعيد ١٧,٧ درجة مئوية وأقصاه هو ٢٥,٦ درجة مئوية. فمتوسط المدى السنوى الحرارى لا يكاد يتعدى ٨ درجات مئوية(٣) .

وأعلى درجة للحرارة سجلت بور سعيد كانت فى شهر إبريل فى اليوم العاشر من سنة ١٩٤١ إذ بلغت الحرارة ٤٥ درجة مئوية(٤) وهذا راجع بالطبع إلى رياح الخماسين وما يصاحبها من ارتفاع الحرارة ،

وأقل درجة سجلت هنـاك هى درجة الصفر وكان ذلك فى ١٩٠٧/١٢/١٥ وذلك بسبب الانخفاضات الجوية ومرورها بشمال مصر وما يترتب على ذلك من تغيرات فى درجة الحرارة . ويعلل ذلك الإنخفاض فى الحرارة كذلك بتأثير الأعاصير القطبية .

(١) محمود حامد محمد — الظواهر الجوية بالقطر المصرى — القاهرة ١٩٣٧ ص ١٧ .

(٢) المعدلات المناخية ص ٣٤

(٣) المعدلات المناخية ص ٣٤

(٤) المعدلات المناخية ص ٣٤

وإن كانت هاتان النهايتان قد سجلتا فى بور سعيد ، فليس معنى هذا بطبيعة الحال إلا أنهما حالات نادرة الوقوع فلم تسجل أى نهاية مثلهما فى أى سنة من السنوات الواقعة فى المدة الواقعة ما بين سنتى ١٩٥١[١] — ١٩٤٥ .

ومتوسط النهاية العظمى لأشهر الصيف هى يونيه ٢٤,٦°م — يولية ٢٦,٤° — أغسطس ٢٩,٦° م فى حين أن متوسطات النهايات الصغرى فى أشهر الشتاء هى ديسمبر ١٥,٦ °م — يناير ١٣,٧° م — فبراير[٢] ١٤,٣°م .

فالحرارة فى مدينة بور سعيد ينطبق عليها ما ينطبق على حرارة إقليم البحر المتوسط من حيث الدفء شتاءا ، وارتفاعها صيفا . وحالات التطرف الشديد أمر نادر الحدوث .

فبور سعيد من حيث الحرارة تشارك مناخ ساحل مصر الشمالى فى ميزاته العامة وتمتاز عن داخلية مصر بالتلطيف البحرى .

الضغط والرياح :

ما يمكن أن يقال عن الحرارة يمكن أن ينطبق على حالة الضغط من حيث اشتراك بور سعيد فى الظاهرات التى تسود شاطىء مصر الشمالى بوجه عام ،

وإن كانت الرياح الشمالية بصفة عامة هى التى يغلب هبوبها على مصر [٣] إلا أن السواحل المصرية بوجه عام تتعرض للانخفاضات الجوية التى لها أثرها على حوض البحر المتوسط[٤] بوجه عام . وشمال [٥] مصر بوجه خاص . وسواحل مصر الشماليـــة هى أكثر جهات مصر تعرضا للانخفاضات لاقترابها من طريق الأعاصير . [٦]

ويمكن الإستدلال على التأثر بهذه الإنخفاضات من ملاحظة ضعف رياح الشمال وقلة هبوبها وهبوب رياح أخرى ذات اتجاه آخر فاذا أخذنا مدينة بور سعيد نجد أن نسبة الرياح الشمالية هى ١ و ٦ ٪ والشمالية الشرقية هى ٣و١١ ٪ فى شهر يناير . بينما تزيد نسبة الرياح الجنوبية إلى ٣و١٠ ٪ والغربية إلى ٧و٢٤ ٪

---

(١) المعدلات المناخية ص ٣٤ .

(٢) المعدلات المناخية ص ٣٤ .

(٣) Sutton, The Climate of Egypt, p. 24.

(٤) Kendrew, op. cit., pp. 20 – 21.

(٥) الدكتور محمد عوض محمد ص ٢٤٢ .

(٦) الدكتور محمد عوض محمد ص ٢٤٠ .

والجنوبية والجنوبية [١] الغربية معا إلى ٩و٣٧ ٪ فهذا يظهر التغيرات الجوية بسبب الإنخفاضات ويكون اتجاه الرياح أثبت ما يمكن فى الصيف فى مصر بوجه عام [٢] ، رذلك عندما يبدأ تيار الرياح الشمالية وإن كانت عادة لا تصل فى شدتها إلى درجة كبيرة ، إلا أنها كثيرا ماتختلف من ساكنه تقريبا فى الصباح إلى شديدة بعد الظهر ثم تعود فتسكن فى الليل [٣] .

وإن كانت الزوابع بوجه عام تقل نسبيا فى جنوب البحر المتوسط وشرقه فان لها تأثيرا على كل حال بحكم هبوبها على مصر — وتهب على البلاد رياح شديدة تصل أحيانا إلى الهوجاء أثناء مرور الإنخفاض على البحر المتوسط زمن الشتاء أو عبر صحراء ليبيا زمن الربيع[٤] .

تتأثر بور سعيد بهذه الانخفاضات الجوية التى يتسبب عنها رياح[٥] الخماسين فمن المعروف أن هذه الرياح عاصفة شديدة[٦] السرعة — كما أنها تحمل معها[٧] الرمال . ويهم البحث أن يشير إلى أهم آثار تلك الرياح على بور سعيد . فيلاحظ أن متوسط سرعة الرياح فى الربيع[٨] هناك تفوق متوسط سرعتها فى أى فصل آخر . وهذا بطبيعة الحال راجع إلى موسم الخماسين . فان هذه الرياح قد تصل سرعتها إلى حد كبير . فقد حدث أن أقصى ما وصلت اليه السرعة فى مثل هذه الحالات ١٢٢ كيلو متراً فى[٩] الساعة فأحدث هذا تلفا كبيرا وسبب ردم السكك الحديدية بالرمال ووقف الحركة الملاحية فى القناة ، لأن المشاهدة فى مثل هذه الأجوال لا تتعدى بضع[١٠] أمتار. وأن عامل شدة سرعة هذه الرياح له أهميته كذلك من حيث أنها تزيد فى مقدرة الرياح على حمل الرمال وهذه ذات أثر كبير

(١) المعدلات المناخية ص ٣٥ .
(٢) مذكرة أطلس مصر ص ٤٠ .
(٣) مذكرة أطلس مصر ص ٤١ .
(٤) مذكرة أطلس مصر ص ٤١ .
(٥) محمود حامد محمد — المتيورولوجية ص ٣١٥ — ٣١٦ .
(٦) مذكرة أطلس مصر ص ٤١ .
(٧) محمود حامد محمد — المتيورولوجية ص ٣١٥ — ٣١٧ .
(٨) المعدلات المناخية ص ٣٥ .
(٩) محمود حامد محمد — المتيورولوجية ص ٣١٣ .
(١٠) محمود حامد محمد — المتيورولوجية ص ٣١٣ .

على الثغر هناك فهى تترسب فى مدخل الميناء والقناة . الأمر الذى يستلزم حركة تعميق(١) وتطهير دائمة ولإظهار أثر هذه العواصف على بور سعيد من حيث الرواسب المتسببة عنها هناك ، يشار إلى ما حدث بالفعل أثر عاصفة هوجاء . فقد بلغ ما أرسب من الرمال فى مدخـــل الميناء ثلاثه ملايين متر مكعب فى بضعة أيام (٢) .

أما عن سرعة الرياح ، فإن لها تأثيرا هاما على هذه الميناء ، ونظرا لتعرضها للانخفاضات الجوية والعواصف كان من المنتظر ، أن تكون فيها سرعة الرياح شديدة فى مثل هذه الأوقات ولكن الأحوال العامة السائدة تعطى صورة طيبة عن حالة سرعة الرياح من حيث أنها ليست بالشديدة على الرغم من وجود فترات تشتد فيها سرعة الرياح(٣)

فاذا أخذنا متوسطات سرعة الرياح فى كل فصل من فصول السنة فى بورسعيد نجد أنها فى الخريف ١٢ كيلو مترا وفى الشتاء ١٣ كيلو مترا وفى الربيع ١٤ كيلومترا وفى الصيف ١٠ كيلو مترا . فاعلا ما تكون سرعة الرياح فى الربيع والشتاء . ونجد أن شهرى مارس وأبريل هما أكثر شهور السنة فى متوسط السرعة حيث تصل فى مارس ١٩,٧ كيلو مترا ، فى أبريل ١٥,٣ كيلو مترا أما متوسط السرعة السنوية للرياح فهى ١٣,٢ كيلو مترا(٤) .

فاذا كانت هناك فترات تشتد فيها سرعة الرياح إلا أن هـذه الفترات مهما بلغ أثرها فهى فترات محدودة على كل حال .

المطـــر :

ليست سواحل مصر الشمالية كثيرة المطر ، كما هو الحال فى سواحل فرنسا وإيطاليا واليونان . ولكنها إذا اختلفت فى المقدار فانها متفقة معها فى النوع ومتأثرة فى كثير من الأحايين بعوامل (٥) واحدة ، وفى سواحل مصر مناطق صغيره كإقليم مريوط يعيش أهله من نتاج الأرض التى يسقيها المطر ولا يرويها

(١) قناة السويس ص ٤٢ .

(٢) N. baum, R.J. et Hutchings, G. "Compagrie Universelle du Canal de Suez." Paris, 1947. p. 135.

(٣) مذكرة أطلس مصر ص ٤١ .

(٤) المعدلات المناخية ص ٣٤ .

(٥) الدكتور محمد عوض محمد — ص ٢٤٦ .

النيل [١] ـ ورخاء سكان تلك النواحى مرتبط بسقوط هذا الغيث وكذلك يعتمد البدو هناك عليها فيما يربون من الإبل والماعز والغنم [٢] .

أما فى الساحل الممتد من العريش إلى دمياط فنجد أن أغزر منطقة فى تلك الجهة هى الركن الشمالى الشرقى لشبه جزيرة سينا على الحدود المصرية حيث تصل كمية المطر إلى ١٥٠ مم[٣] . وعلى العموم فان ساحل مصر الشمالى يتراوح ما يسقط به من المطر ما بين ١٠٠ - ٢٠٥ مم وهو أقل فى الشرق منه فى الغرب . ويمكن أن يلاحظ أن الذى يؤثر فى سقوط المطر على الساحل خلاف الانخفاضات الجوية اتجاه ـ الساحل نفسه والعلاقة بين هذا الاتجاه والرياح الممطرة أمر معروف فكلما تعامدت الرياح على الساحل كانت أغزر أمطارا بعكس الحال إذا ما هبت موازيه[٤] له

وأكثر هبوب الرياح التى تحمل المطر إلى سواحل مصر يكون: إما من الغرب أو من الشمال الغربى ، وبذلك نجد أن الأمطار فى مدينة بور سعيد أقل من المدن الساحلية فى الغرب . فالجزء المحصور بين فرعى دمياط ورشيد بارز داخل فى البحر وبذلك أصبحت ـ السواحل مختلفة الجهات . ولا شىء أدعى لسقوط المطر من اعتراض السواحل فاذا مرت الرياح الغربية على الدلتا أسقطت جزءا عظيما من من أمطارها ووصلت إلى بورسعيد وحمولتها من المطر قليلة. أما إذا هبت الرياح الماطرة من الشمال الغربى فان اتجاه هبوبها يكون موازيا لساحل البحر عند بور سعيد وبطبيعة الحال يقل سقوط المطر بسبب موازاة ـــ الرياح للساحل[٥]

وعلى هذا فالمطر غزير فى الغرب ـــ فى الاسكندرية ٢٠٤مم ثم تقل الكمية كلما اتجهنا نحو الشرق فنجدها فى رشيد ١٥٣ مم وفى بور سعيد ٧٩مم[٦] وإن كانت تزداد بعد ذلك إذا ما اتجهنا نحو العريش .

وإن طبيعة مصدر المطر فى بور سعيد أو سواحل مصر بوجه عام التى تعتمد على الأعاصير الشتوية ، تجعل هذه الكمية من المطر معرضة للتغير من سنة لأخرى

(١) الدكتور محمد عوض محمد — ص ٢٤٦ .

(٢) مذكرة أطلس مصر ص ٤٢ .

(٣) أطلس مصر المتيورولوجى طبعة مصلحة المساحة القاهرة ١٩٣١ — لوحة ٢٤ .

(٤) الدكتور محمد عوض محمد — ص ٢٤٦ — ٢٤٧ .

(٥) الدكتور محمد عوض محمد — ص ٢٤٧ .

(٦) أطلس مصر المتيورولوجى — لوحة ١٤ .

ويمكن وضوح هذا التغير بتتبع كميات المطر فى بور سعيد سنة ١٨٨٦ — ١٩٤٤ فنجد بعض السنوات تزيد فى كميتها[١] عن الأخرى .

وأكبر كمية من المطر سقطت فى بور سعيد هى ١٦٥ مم وأقل كمية ٢٦ مم ومعدل التغير ١,٨ وذلك من تتبع إحصائيات ٦١ سنة[٢] .

وبطبيعة الحال لا تمنع ضآلة كمية المطر فى بور سعيد من وجود حالات استثنائية تغزر فيها كمية المطر نسبيا . وقد سجلت بعض أرقام تدل على تلك الظاهرة وذلك من حيث غزارة المطر فى اليوم الواحد فمثلا نجد أن أعلا كمية من المطر سقطت فى بور سعيد فى يوم واحد كانت فى شهر فبراير ١٩١٢/٢٤ وكان مجموع المطر هناك ٥٨ مم[٣] . كما حدث أن سقطت كميات أخرى كبيرة فى يوم واحد فى بعض الشهور الأخرى . وهذه حالات استثنائية . ومن بين هذه الحالات أنه قد صحب المطر البرد ، وبالأخص فى شهور الشتاء ، وقد تصادف أن كان حجمه كبيراً أثناء العواصف الرعدية كما حدث فى بور سعيد فى ١٩٠٧/١٠/٢٢ حيث زاد وزن بعض[٤] القطع كثيرا فقد بلغت زنة الواحدة نصف كيلو جرام فهشم زجاج النوافذ وحطم سقف الجمرك[٥] . وهذه أحوال استثنائية بوجه عام وإذا كانت الأمطار فى مصر ليست ذات أهمية اقتصادية تذكر إلا فى بعض نقط محلية فان كمية المطر فى بور سعيد ضئيلة ولا أهمية اقتصادية لها . الأمر الذى يجعل بور سعيد لا يمكنها أن تجد حاجتها من الماء العذب من الأمطار فهى ضئيلة لا تزيد فى مجموعها السنوى عن ٨,٠ سم[٦] كما أن متوسط عدد أيام المطر هناك ١٨ يوما[٧] فمن الواضح أن بور سعيد لا يمكنها أن تعتمد على المطر فى سد حاجتها من المياه العذبة ، أضف إلى هذا أن موقعها بين البحر والبحيرة لم يتح لها فرصة وجود ينابيع مائية عذبة كما هو الحال فى شمال سينا التى ساعدتها العوامل الطبيعية على

---

(١) Sutton, L. J. "Rainfall In Engypt." Cairo, 1949, p. 15.

(٢) Ibid, p. 47.

(٣) المعدلات المناخية ص ٣٤ .

(٤) محمود حامد محمد — الظواهر الجوية فى القطر المصرى — ص ١٢٦ .

(٥) محمود حامد محمد — المتيورولوجيا — ص ٣٠٧ .

(٦) المعدلات المناخية ص ٣٤ .

(٧) محمود حامد محمد — المتيورولوجيا ص ٣٠٦ .

الانتقاع بالأمطار التى تسقط هناك . وقد أنشىء خزان يتوسط سد رفح بنى عند وادي العريش ، وقد أكمل فى أوائل صيف سنة ١٩٤٧ واستعمل فى رى الأراضى الموجودة هناك وفى النية عمل خزانات أخرى فى هذه المنطقة وذلك باستخدام المياه التى تجرى فى الوديان بعد العواصف القوية [١] . وأمثال هذه الوديان الجافة ليس لها وجود فى بور سعيد أو ما حولها .

وهكذا نجد أنه من الناحية المناخية الخاصة بالمطر لا يمكن لبور سعيد أن تعتمد عليها لسد حاجتها من المياه العذبة ، ولا من الناحية الطبيعية الخاصة بوجود موارد مائية ثابتة ، فإن مصبات النيل ليس لها وجود فى تلك البقعة . وعلى هذا كان يتحتم على بور سعيد أن تعتمد فى سد حاجتها من المياه العذبة على جهة أخرى — ولذلك كان من أهم المشاكل التى واجهت المدينة هى مشكلة المياه العذبة التى مثلت دوراً هاما من أدوار الكفاح البشرى .

الرطوبة :

أن طبيعة الساحل بالنسبة للبحر يجعل مصـــدر الرطوبة متوفرة وتختلف الرطوبة على الساحل من ٧٥٪ صيفا إلى ٧٠٪ شتاء[٢] .

ومتوسط الرطوبة النسبية فى بور سعيد هو ٧٤٪ وهذه النسبة لا تتغير كثيرا طول العام فأعلا شهور السنة نسبة هو شهر أغسطس حيث تشتد الحرارة كذلك فهو أحر شهر فى بور سعيد . أما أقل شهر فى الرطوبة النسبية فهو شهر أكتوبر ، حيث يصل المتوسط ٧٢٪ [٣] والرطوبة النسبية لا تتغير كثيراً طول العام وهى تكاد[٤] تكون ثابتة .

ويلاحظ أن الجو على العموم يجف كثيرا عند مجىء الانخفاضات من الغرب خصوصا فى الربيع فانه عند اقتراب الانخفاضات الخماسينية تهب الرياح الشرقية والجنوبية فيكون الجفاف شديداً جداً حتى أن الرطوبة تهبط إلى ٣٪ [٤] .

---

(١) Sutton, Rainfall in Egypt, Cairo, 1949, p. 4.

(٢) محمود حامد محمد — المتيورولوجية ص ٢٩٩ .

(٣) المعدلات المناخية ص ٣٤ .

(٤) محمود حامد محمد — الظواهر الجوية فى القطر المصرى ص ١٠١ .

وعلى وجه المقارنة يذكر أن المعدل السنوى للرطوبة النسبية يفوق السبعين في المائة فى كل من الاسكندرية والقرشية وهو ما بين ٦٥ — ٧٥ فى القاهرة والفيوم والسويس ، وهو أقل من ٥٠ فى أسوان .

السحاب :

من المعروف أن السحب تكثر على الساحل ، بخلاف الحال فى داخل البلاد وتغطى السحب فى الشتاء عند شاطىء البحر المتوسط نحو نصف السماء .(١) وتقل السحب تدريجيا فى شهر يونيه حيث يكون الجزء الذى تغطيه السحب من السماء أقل من العشرين عند الساحل ، وأقل من العشر فى القاهرة . وتكثر كمية السحب فى شهرى ديسمبر ويناير فى بور سعيد وتكون أقل ما يمكن فى شهرى يونية (٢) ويولية . وعلى العموم فإن حالة السحب فى بورسعيد ليست بالدرجة التى تعرقل الحركة الملاحية هناك . فمن المعروف أن كل ما يؤثر على الرؤيا مثل السحب المنخفضة والأنواء (٣) والعواصف الرعدية التى تكثر مع كثرة وجود السحاب هذه كلها تؤثر على الملاحة ولكن الجو الصحو هو الغالب فى بور سعيد .

سطوع الشمس :

قد ينشأ الضباب أحيانا على البلاد الساحلية عند مرور جبهة باردة عليها فى أثر الانخفاضات الجوية . ويلاحظ أن سطوع الشمس يكثر فى أشهر الصيف عنه فى أشهر الشتاء وعلى العموم فإن فترات الضباب التى تعوق الملاحة هى فترات محدودة لايكاد يكون لها تأثير كبير فى الحركة الملاحية للميناء .

التبخـــر :

يلاحظ أن التبخر يصل إلى نهايته العظمى على الساحل فى شهر سبتمبر بخلاف الحال فى المدن الداخلية حيث يكون ذلك فى يونيه ويوليه ، والتبخر فى الشاطىء أقل منه فى الداخل وتزداد كميته كلما توغلنا جنوبا ويكاد يكون مقدار التبخر فى

---

(١) محمود حامد محمد — المتيورولوجيا ص ٣٠٣ .

(٢) محمود حامد محمد — الظواهر الجوية فى القطر المصرى ص١٠٦ .

(٣) الصيغ الرمزية والشفرات لاشارات الأرصاد الجوية — القاهرة سنة ١٩٤٨ — ص٥٥ مطبوعات مصلحة الأرصاد الجوية .

الشتاء واحدا فى سائر مدن مصر ماعدا أسوان ويشمل الجدول الآتى المعدل السنوى للتبخر اليومى بالمليمتر فى المدن الآتية :

الاسكندرية	٤,٠	الطور	٨,١
بور سعيد	٤,٣	أسيوط	٩,٠
القرشية	٤,٥	السويس	١٠,٠
القاهرة	٥,٨	أسوان	١٥,٣
قصر الجبالى	٧,٢		

ومن هذا الجدول[١] يتضح أن التبخر يكون أقل فى الجهات الساحلية منه فى الجهات الداخلية وإن كانت السويس تصل فيها كمية التبخر إلى درجة أكبر من القاهرة فذلك لظروفها الطبيعية الخاصة وفى بور سعيد يزيد التبخر فى شهور ابريل ومايو ويونيه ويوليه حيث يزيد فى كل منهما عن ٤ [٢] .

هذا وصف عام للمناخ الذى تتأثر به مدينة بور سعيد وقد يتبين أنه ليس هناك عقبات مناخية تحول دون قيام مرفأ صالح للملاحة فليس هناك عواصف شديدة مستمرة والرؤيا غير متعذرة بل ميسورة هذا فضلا عن اعتدال المناخ هناك بوجه عام .

(١) محمود حامد محمد — الظواهر الجوية فى القطر المصرى ص ١٣٠ .

(٢) المعدلات المناخية ص ٣ .

الفصل الثانى

اختيار موقع بورسعيد

تقع منطقة بورسعيد فى شمال شرق الدلتا بين منطقة زراعية فى الغرب وتواجه فى الشرق الجهات الرعوية ، ولهذا الموقع أثره فى حياة هذا الجزء ، فإن الإقليم المحصور بين النيل من ناحية ، وبين البحرين من ناحية ثانية ، وبين الصحراء العربية (الشرقية) من ناحية ثالثة ، هذا الإقليم قد سهلت فيه الطبيعة أمر الاتصال بين البحرين ، وذلك بطريق النيل والبحيرات . منذ عهد الفراعنة كانت توجد قناة تصل بين النيل والبحر الأحمر واستمرت هذه القناة فى فترات متأخرة فيما بعد ، وإن اختلفت صورها[١] — ويمتاز هذا الإقليم الذى حدد بما يلى :

١ — فى غربة يوجد النيل الذى كانت له فروع طبيعية وقنوات صناعية حيث كان يوجد الفرع البيلوزى والفرع التانيتى وكذلك القنوات القديمة التى كانت تخرج من النيل .

٢ — فى الشمال الغربى نجد بحيرة المنزلة المفصولة عن البحر بشريط ساحلى .

٣ — فى إتجاه شمالى جنوبى على حافة الصحراء الشرقية نجد متخفض بحيرة البلاح وبحيرة التمساح وحوض البحيرات المرة والبحيرات المتوسطة أى وجود سلسلة من المنخفضات المائية فى هذا البرزخ . وكان الحد الغربى من هذا الاقليم هو الفرع البيلوزى ، وكانت تخرج من هذا الفرع قناتان ، ذكرهما استرابون ، ودرسهما كليدات ، كانتا تغذيان سلسلة من البحيرات والمستنقعات التى نجد بقاياها الآن فى بحيرة البلاح[٢] ، (لقد حرف اسم هذه البحيرة بسبب أننا نقلنا هذا

---

(١) الدكتور عباس عمار — المدخل الشرقى لمصر — القاهرة سنة ١٩٣٦ — ص٣٢ .

(٢) Bourdon C., "Ancient Canaux, Ancient sites et Ports du Suez." Memoire de la Societs Royale de Geographie de La Egypte, Tome 7, 1925. P.A.

الاسم عن التسمية الأجنبية — الفرنسية . التى أطلقت كلمة بلاح Ballah على هذا المكان الذى كان يطلق عليه اسم — بحيرة[١] البلح)

ولقد كان برزخ السويس من عهد الفراعنة حتى عهد الرومان معتبرا حدآ فاصلا بين مصر والأقطار المجاورة فلم يكن معتبرا طريقا للمواصلات ، ولذا ظلت الاسكندرية عاصمة سياسية وحربية حتى نهاية القرن الثامن . ولم يكن هناك طريق للمواصلات أفضل من النيل كما أن — بيلوز كانت معتبرة مفتاح الأراضى[٢] السورية . ولهذا أيضا نجد سلسلة الحصون المؤلفة من بيلوز وغيرها . فنجد موقع حربى فى تل الحر والموقع الجنوبى فى جنيفا ثم موقع آخر فى مكان القلزم وكل هذه لصد هجمات الأسيويين وبدو الصحراء الشرقية وتسمى هذه المواقع باسم حائط الأمير[٣] الذى كان خط الدفاع الامبراطورى .

وقد مثل كل من ساحل شبه جزيرة سينا ، وشمال شرق الدلتا ، بحكم موقعهما فى مواجهة الطرق البرية من آسيا دورا هاما من الناحية التجارية والحربية . فقد كان شمال شبه جزيرة سينا طريقا هاما للمواصلات بين آسيا ومصر ، وقد ظلت تلعب دورها الهام فى مختلف العصور التاريخية . وقد شاهدت شبه جزيرة سينا فى الزمن القديم ، وفى العصور الوسطى والتاريخ الحديث ، غزوات منتظمة قطعتها قادمة إلى مصر حيث لمست فى حكامها ضعفا وقطعتها راجعة إلى آسيا ثانية[٤] .

وإن أهمية شبه جزيرة سينا الحربية تتمثل فى أنه بسبب الموقع الجغرافى لشبه الجزيرة كحلقة الاتصال بين آسيا وأفريقيا ، كانت وستظل ذات أهمية كبيرة . ولقد رأت مرور الكثير من الغزوات الوافدة أو المتقهقرة فهى جزء هام ظهرت على مسرحه مواقع حربية كثيرة أكثر من أى جزء آخر فى العالم ولا تستثنى

---

(١) Desplace E., "le Canal de Suez." deuxieme editon, Paris 1899. pp. 67.

(٢) Encyclopaedia Britanica, Vol. 17-14 ed. — London 1929, p. 456.

(٣) Hanotaux J., "L.' Histoire de La Nation d'Egyptienne" Tome I Paris. 1031, p. 139.

(٤) عباس عمار ص ٥ — ٩٩ .

بليجكا من هذا الحكم[١] . بل يذهب البعض إلى ذكر أنه قد حدثت هناك معارك تاريخية حاسمة ، لها تأثيرها فى التاريخ[٢] البشرى كما أشير إلى أهمية الساحل الشمالى وشبه جزيرة سينا كمعبر للجيوش البرية .

وليست أهمية هذا الطريق التجارى فى شمال شبه الجزيرة (سينا) وشمال الدلتا الشرقى بقاصرة على علاقات مصر مع الدول الاسيوية فحسب ، بل امتدت هذه الأهمية إلى مدى أبعد من ذلك — ذلك أن مصر بطبيعة موقعها المتوسط بين قارات ثلاث أوروبا وآسيا وأفريقيا ، قد مكنها من أن تكون فى مركز ممتاز من ناحية التجارة العالمية منذ أقدم[٣] العصور ونظراً لأهمية موقع مصر الممتاز من ناحية اتصال مصر بالدول التى فى شرقها وجنوبها (بلاد بونت) نجد أنه قد وجدت فى مصر مجموعة من القنوات التى تعتبر من أقدم القنوات فى العالم ، التى كانت تخدم غرض الاتصال بين البحرين . وأحدهما يوجد فى الشمال والآخر فى الجنوب ، ولكن لم يعرف عن المصريين أيام العهد الفرعونى أو الاغريق الرومانى أنهم وصلوا البحرين الأبيض والأحمر عن طريق الفرع البيلوزى والخليج العربى (خليج السويس) .

والمتتبع لخرائط الطرق التجارية بين جهات العالم فى عصور التاريخ المختلفة يظهر أمامه بوضوح الدور الذى لعبته مصر كحلقة إتصال عالمى هامة بين جهاته والدور الذى لعبته الأجزاء الشمالية الشرقية من مصر وشمال الدلتا بوجه عام فى خدمة هذا الغرض[٤] .

هذا الموقع العالمى الممتاز لمصر بين الشرق والغرب قد مكنها من القيام بدورها كجزء هام فى حلقات هذا الاتصال ، وإن كان هذا الدور قد طرأت عليه بعض التغيرات من حيث درجة أهميته ، وأنه فى بعض العصور كان أهم دور ، وفى عصور أخرى كانت تقل أهمية ، فمثلا فى أحد هذه الأدوار قد تحولت التجارة عنه بسبب كشف طريق الرجاء الصالح — ولكن حفر قناة السويس

(١) Ja rvis C.G. "Yesterday and to day in Sinai." London, 1934. p. 112.

(٢) Poole R.S. "The Cities of Egypt." London, 1882 p. 164.

(٣) St. Victor C. G. "Le Canal de Suez." Paris, 1934. pp. 6—16.

(٤) عباس عمار ص ٣ — ١٠ Saint Victor, op. cit., pp. 6—16.

وإنشاء المستعمرات الأوروبية فى الشرق الاسيوى وقوة الصلة بين أوروبا وآسيا قد أعادت لمصر قيمة هذا الموقع العالمى الممتاز الأمر الذى جعل حفر القناة متمشيا مع هذا الاتجاه(١) .

وعلى هذا الأساس — فالمتتبع لمنطقة شمال شبه جزيرة سيناء وإقليم شرق الدلتا وشمالها الشرقى وبرزخ السويس يلحظ أنه يتمثل فيهما أهمية تتلخص فى :

أولا : الأهمية التجارية التى تمثلت فى مختلف العصور .

ثانيا : الأهمية من الناحية الحربية التى بدت فى إنشاء القنوات — التى كان من أغراضها الدفاع(٢) عن مصر — وإنشاء الحصون هناك .

ثالثا : يمتاز الجزء الشمالى الشرقى من الدلتا بالاضافة إلى هذين النوعين من الأهمية بأمر ثالث له أهميته وهو أنه ذو جهة على البحر المتوسط ذلك الحوض الذى امتاز بنشاطه الملاحى فى العصور التاريخية(٣) المختلفة .

وقد كانت مصر بحكم موقعها الجغرافى تمثل حلقة اتصال بين الشرق(٤) والغرب وكانت المنطقة ما بين الاسكندرية والسويس تخدم هذا الغرض قبل حفر قناة السويس(٥) وقد نظم خط بريدى(٦) بينهما فى أوائل العصر الحديث .

وقد كانت كل من القاهرة والاسكندرية أثناء العصور الوسطى عبارة عن أسواق كبرى لمنتجات البلاد(٧) الاسيوية .

وقد كانت الظروف الجغرافية لإقليم شرق الدلتا وشمالها الشرقى فى العصور القديمة تختلف عن حالتها عند حفر قناة السويس .

وقد كانت الظروف الجغرافية لاقليم شمال شرق الدلتا وشمالها الشرقى فى العصور القديمة تختلف عن حالتها عند حفر قناة السويس .

---

(١) East G., "The Mediter ranean Problems." London 1940, p. 52

(٢) Manning E., "The Land of the Pharaohs–Egypt and Sinai," p. 178.

(٣) East, op. cit., pp. 11–20 ;

(٤) Sigfried A, "Suez and Panama," Transilated form French by Hemming London 1948, pp. 26–48.

(٥) Ibid, pp. 26–48.

(٦) Chirol. "The Egyptian Problem". London 1921, p. 8.

(٧) St., Victor, op. cit., p. 6.

فقد كانت تجرى فيه المصبات القديمة للنيل . وهذه الظروف — بجانب أهمية برزخ السويس من الناحية الحربية والأهمية للمنطقة الشمالية الشرقية لمصر من الناحية التجارية — كانت تسمح بوجود حالة نشاط اقتصادى وزراعى وتجارى (١) الأمر الذى سمح بإنشاء مدن عديدة فى العهد الفرعونى والعهود اللاحقة . ولما كان عماد هذه الأهمية هو وصول الموارد المائية العذبة إلى تلك المنطقة من النيل فان أهمية هذا الجزء الشرقى من الدلتا قد بدأت فى الانهيار عندما بدأت مصبات النيل فى الجفاف حتى أصبحت جافة تماما فيما خلا فرعى دمياط ورشيد ، وبذا انحصرت مظاهر الحياة والنشاط البشرى هناك ، الأمر الذى ترتب عليه أن أصبحت المنطقة فى شرق الدلتا والتى كانت تقوم بها مدن قديمة هامة منطقة قاحلة تماما لا يمكن لأى استقرار بشرى أن يقوم فيها بسبب هذه الظروف المجدبة القاحلة — فبسبب ما طرأ على هذا الجزء من قلة الخصب ارتحل أهلها (٢).

وأن الناظر إلى خريطة الدلتا والمكان الذى نشأت عليه بور سعيد يلحظ وقوعها على الطرف الشمالى لبرزخ السويس ، وهذه البقعة تعتبر نائية تماما عن الحياة الزراعية فى الدلتا ، فهى تقع فى منطقة صحراوية مجدبة ، وإلى الشرق منها توجد صحراء سيناء وإلى جنوبها بحيرة المنزلة ، ويلى ذلك جنوبا إقليم البرارى . فالمنطقة التى نشأت فيها بور سعيد منطقة مجدبة بعيدة عن أماكن الاستقرار البشرى فى مصر . وبذلك رسمت الظروف الجغرافية هناك أجداب المنطقة هناك وهذه الظروف ما كانت تسمح بوجود استقرار كبير العدد .

فمن المعروف أن المدينة عبارة عن تنظيم اجتماعى لا يمكن أن يظهر إلى حيث توجد الظروف (٣) الملائمة ، تلك الظروف التى من أهمها إمكان إمداد بقعة المدينة بالماء العذب والموارد الغذائية (٤).

لقد كانت الظروف الجغرافية فى منطقة شرق الدلتا فى العهد الفرعونى والعربى تخالف صورتها بعد ذلك . وقد كانت هذه الظروف تسمح حينذاك بوجود

---

(١) عباس عمار — ص ٢ — ٥ .

(٢) الأمير عمر طوسون — أطلس مصر التاريخى — لوحة رقم ١٨ .

(٣) La Blache V. "Principles of Human Geography." London, 1929. p. 471.

(٤) Chabot, op. cit., p. 168.

أماكن استقرار لها أهميتها تلك الأهمية التي استدعت وجود أماكن استقرار هناك نخص بالذكر منها ما نشأ في المنطقة التي ظهرت فيها بورسعيد - فنجد مدينة بيلوز (١) (وتقع شرق بور سعيد على مسافة ٢٨ كيلو مترا)(٢) .

وكان لها أهميتها في العصر الفرعوني (٣) إذ أنها كانت تمثل ثغراً وحصناً(٤) وسوقا (٥) ومدخلا لمصر كما كانت توجد مدينة(٦) تنيس ، وذلك في جنوب غرب بورسعيد الحالية . وكذلك نجد مدينة الفرما(٧) في العهد العربي وهي تقع في منطقة بيلوز . وإن كانت بورسعيد نشأت هناك إلا أن نشأتها تخالف تماما الأسباب التي من أجلها نشأت المدن القديمة السابقة .

وعلى العموم فان الطريق الشمالي لشبه جزيرة سيناء تنتشر على طوله المدن منذ العهد الفرعوني . فنجد رفع ورينكلورا في دائرة العريش الحالية ، واستراسين في موضع الفلوسيات ، وكاسيوس مكان الفلس ، وجرها محل المحدية وكابرياس بين المحمدية والفرما(٨) . وهذه كلها تمثل أماكن استقرار على طول الساحل الشمالي لشبه جزيرة سيناء معتمدة في مواردها المائية على مياه الأمطار التي يمكن الحصول عليها بحفر الآبار بين قمم الكثبان الرملية المنتشرة هناك(٩) .

والظاهر أن أهمية هذه المحطات قد ضعفت في أواخر العصر الروماني واضمحلت حالة تلك الحصون وإن كان هذا الطريق قد ظل مهما حتى العصور الوسطى .

المهم أن الموقع الجغرافي لشبه جزيرة سيناء كجزء من طريق المواصلات بين

---

(١) Beadeker. "Egypt." Leipzig, 1927. p. 197.

(٢) De Lesseps, "Percement de l'isthme". lier serie Paris, 1855. p.123.

(٣) Poole, op, cit., pp. 167—173.

(٤) Spiengelberg, "Der Agyptiche Name von Pelusium." Zeitshrift fur Agyptiche Sprache undaltertums kund-Leipzig, 1911. pp. 81 — 8.

(٥) Poole, op, cit., pp. 167 — 173.

(٦) المقريزي — الخطط — ج ١ ص ١٧٧ يذكر أن تنيس كانت مدينة كبيرة وأهلها مياسير وأصحاب شراء ويحاك بها ثياب الشروب التي لا يصنع مثلها في الدنيا .

(٧) ياقوت الحيوي — معجم البلدان . القاهرة ١٩٠٦ — مجلد ٦ ص ٣٦٧ .

(٨) عباس عمار ص ٧ — ٢٧ .

(٩) Hume, op, cit., p. 95.

مصر والشرق ، وموقع شمال شرق الدلتا فى مواجهة هذا الطريق من ناحية ، وعند الطرف الشمالى الشرقى لأراضى مصر الزراعية من ناحية ثانية ، وما كان يتمتع به شرق الدلتا من المورد المائى بسبب الفرع البيلوزى ، هذا بجانب أن شمال شرق الدلتا يطل بطبيعة الحال على البحر المتوسط الذى كان حلقة اتصال بين مصر والدول المطلة عليه ، هذه العوامل المختلفة قد جعلت فى الامكان أن تصبح هذه الجهات مناطق استقرار هامة وتقوم بدورها الهام كمحطات تجارية ، وفى النقط الملائمة للنشاط التجارى كانت تمثل أسواقا هامة ، كما كان الحال فى بيلوز كما كانت تعطى الإقليم أهمية حربية(١) .

صورة هذه الجهات فى العصر الفرعونى والعربى قد سمحت لها بأن تكون من المناطق المصرية الهامة ، ولكن جفاف مصبات النيل بجانب الغزوات والتخريب المتتالى الذى سبق هذا الجفاف كل هذا أدى إلى أن يصبح شمال شرق الدلتا جزءا مجدبا من المياه العذبة وأماكن الاستقرار الكبيرة الهامة ، وأن تصبح هذه الجهات مقفرة مجدبة لا تكاد توجد فيها أماكن لسكنى الناس ، اللهم إلا فى نقط صغيرة محدودة للغاية حيث يوجد صيد السمك (٢) .

وهكذا كان حال هذه المنطقة عند بدء حفر قناة السويس وإنشاء بورسعيد ، منطقة تمتاز بإقفارها التام من الموارد المائية ومن الاستقرار البشرى الكبير العدد ، بعيدة عن العمران فى وادى النيل ، وتمثل جهة تكاد تكون معزولة عن مصر تماما شأنها فى هذا شأن برزخ (٣) .

هذا المظهر البشرى العام وهـــذه الصورة الطبيعية لتلك المنطقة توضح أن تضافر ـــ العوامل الجغرافية قد أعطت فى النهاية هذه النتيجة ، الأمر الذى تغير تماما بتدخل النشاط البشرى ممثلا فى شق الترع الملاحية بين البحر المتوسط والبحر الأحمر وانشاء الترعة العذبة من النيل حتى مدن القناة .

الخطوات التمهيدية لنشأة بورسعيد :

عرفنا الظروف الطبيعية لمنطقة بورسعيد وما تمتاز به من خصائص من حيث

(١) Jarvis, od, cit., p. 1.

(٢) De Lesseps, "Entretien Sur Le Canal de Suez." p. 15.

(٣) Siegfried, Suez and Panama, P. 34.

السطح والأحوال الخاصة بأعماق المياه والظروف المناخية وقد ظهرت أهمية المنطقة من حيث موقعها وظروفها الجغرافية الهامة خلال العصور التاريخية فقد وجدت فيها مدنا هامة وقد ظهرت أهمية موقع بيلوز والفرما وكان من بين أسباب هذه الأهمية أن هذا الموقع كان يعتبر المفتاح الشرقي للبلاد[1] المصرية. وظل الجزء الشمالي الشرقي من الدلتا كما سبقت الإشارة عبارة عن منطقة مقفرة مجدبة لا تكاد تمسه يد العمران البشرى بسبب ظروفها العامة وخاصة بسبب انقطاع الموارد المائية العذبة كما أن المطر هناك لا يمكنه أن يمدها بالمياه اللازمة لاستقرار أعداد كبيرة من السكان. ومن المعروف أن المطر كظاهرة طبيعية له أثر واضح على توزيع المدن، فمن الملاحظ أن المدن تقل فى الجهات القليلة[2] المطر.

ومع أن نشأة بورسعيد ترجع لعامل بشرى بحت هو إيجاد ميناء عند المنفذ الشمالى لقناة السويس، إلا أن العامل الجغرافى قد لعب دورا هاما فى إختيار المكان الذى قامت عليه المدينة. فقد نشأت على بقعة فى ساحل بيلوز أو ساحل الطينة ذلك الساحل الممتد من بحيرة البردويل حتى شرق بحيرة المنزلة، والذى يمتاز بوجه عام أنه غير ملائم لإنشاء الموانى الطبيعية كما سبقت الاشارة إلى ذلك بسبب الظروف الجغرافية العامة هناك وذلك من حيث إستقامة وضحولة[3] المياه أمامه، ثم عدم وجود موارد المياه العذبة الكافية لاستقرار السكان الكبيرة العدد، وهنا نرى بوضوح أثر المجهود الانسانى فى إقامة ذلك الثغر على مدخل القناة، ومما يوضح قيمة العامل الجغرافى وإظهار كيف أن الظروف الجغرافية قد أثرت على إختيار البقعة الملائمة التى قامت عليها المدينة. تتبع الظروف التى أدت فى النهاية إلى إختيار ذلك الموقع الملائم، الأمر الذى لم يكن فيه النشاط البشرى إلا مستجيبا خاضعا لأمر تلك العوامل الطبيعية[4].

والناظر إلى خريطة منطقة بورسعيد فى الفترة التى سبقت إنشاءها كما يبدو

---

(١) Boullet, M.N. "Dictionnaire Universelle D'hisoire et de Geographie."Novelle edition, 1863 — pp. 1368 — 1369 / .

(٢) Taylor, po. cit. p. 367.

(٣) Barrault A.et Barrault E. "Le Canal de Suez, et la question du trace."Extrait de Revue de Deux Mondes. Paris, 1856, p. 8.

(٤) يتضح هذا من دراسة العوامل التى أدت إلى اختيار موقع بورسعيد كما هو موضح فيما بعد

ذلك من خريطة أطلس ، الحملة(١) الفرنسية على مصر ، يجد أن هناك أطلال مدينة الفرما وبيلوز ثم آثار الفرع البيلوزى كما يشاهد ذلك الشريط الساحلى الضيق الذى يفصل بين بحيرة المنزلة والبحر المتوسط ويجد فم الطينة وهو يقع شمال غرب الأطلال السابقة وإلى الغرب منها فتحة أم فرج ثم إلى أقصى الغرب أشتوم (٢) الجميل . ويمتاز الجزء الساحلى بين أم فرج فى الشرق وأشتوم الجميل فى الغرب ، باستوائه واستقامته فى حين أن الجزء الجنوبى منه والمطل على بحيرة المنزلة يمتاز بكثرة التعرجات الصغيرة وكثرة الجزر الصغيرة الممتدة على طوله . كما أن هذا الجزء الساحلى الضيق يظهر أضيق ما يكون فى الشرق ويزيد إتساعه بالاتجاه نحو الغرب . كما تنتشر مستنقعات فى الجهات التى تحف بشرق البحيرة .

وقد كانت العوامل الطبيعية موضع دراسة أولئك الذين عهد إليهم أمر اختيار موقع المدينة وفى الوقت نفسه ، كان لطبيعة هذه الجهة أثرها الأكبر فى تقدير الصعوبات التى كان على منشئ المدينة أن يواجهوها . ولم يكن من السهل التعرف على هذه البقعة من غير الإلمام بتفاصيل ظروف المنطقة المحيطة بها وذلك عن طريق الدراسة التفصيلية للمنطقة . تلك الدراسة التى أظهرت طبيعية الساحل وأعماق المياه أمامه وما إلى ذلك من المسائل التى تهم مراعاتها فى إنشاء الميناء كمدخل للقناة (٣) .

ولم يوفق القائمون بالإشراف على إنشاء مدخل القناة إلى البقعة المناسبة فى بادىء الأمر — بل كان إختيار البقعة المناسبة موضع دراسات ومناقشات وآراء مختلفة (٤) .

لقد كان مقررا أن تنشأ قناة ملاحية بين البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر . وكان برزخ السويس هو طريق هذه القناة حيث البحيرات الممتدة فى بعض جهاته . وكانت هذه البحيرات مما يسهل عملية حفر القناة ، وكانت هذه المنطقة — برزخ السويس — موضع دراسة المشرفين على إنشاء القناة . ويهمنا

(١) "Carte Geographie de Pays Environne-Paris" 1818, Fille 34/. Echelle — 1/100,000.

(٢) Bertaux B. F. "De Lesseps et son Oeuvre." Mearseille, 1874.p. 53.

(٣) St , Hilaire, op, cit., pp. 135 – 147.

(٤) Ibid. pp. 135 — 147.

فى هذه الدراسة الجزء الخاص بانشاء ثغر بورسعيد. وهنا نجد أن العوامل الجغرافية المختلفة المسيطرة على سواحل بيلوز ، وخاصة فى تلك المنطقة التى أنشئت فيها الميناء ، هى التى كانت متحكمة فى إختيار البقعة الملائمة . ولم يكن أمام المجهود البشرى إلا أن يختار أنسب بقعة تحددها له الطبيعة .

المتتبع للآراء المختلفة لإنشاء هذا الثغر يلحظ التطورات المختلفة فى إختيار البقعة التى نشأت عليها المدينة . ولقد كان من الممكن إختيار بقعة الميناء فى أى جزء من أجزاء برزخ السويس الشمالية ، حيث إتجهت النية لانشاء الثغر هناك والعمل على حمايته من الرمال والأمواج (١) .

أن دراسة تطور مسألة إختيار هذا المكان كمدخل للقناة هو موضع المناقشة والعرض فى الصفحات التالية ، ذلك التطور فى الآراء التى انتهت إلى إختيار البقعة التى نشأت عليها المدينة — وقبل تتبع هذه التطورات إلى مرحلتها الأخيرة تصح الاشارة إلى أن العامل البشرى المحض هو الذى كان يتجه إلى إيجاد ميناء هناك ، وأن هذه النية وحدها هى التى كانت تقود العمل نحو إنشاء الميناء . فهنا ظهرت أهمية العامل البشرى ولا يقلل من قيمة هذا العامل البشرى أن البحث عن ميناء كمدخل للقناة إنما هو جزء من مشروع حفر قناة السويس التى أوحت بها الظروف الطبيعية لبرزخ السويس وموقعه الجغرافى الهام — ولتوضيح صورة الصراع أو التفاعل بين الانسان والبيئة فى علاقاتهما المتبادلة — فى هذا الجزء بالذات ، وهو الخاص باختيار وبدء إنشاء المدينة يصح الاشارة إلى أن المنهج الحديث فى دراسة المدن يلزمنا بأن نسأل الأسئلة الآتية : أنه مما تهتم به دراسة المدن الاجابة على الأسئلة الآتية :

أولا — ما هو السبب فى إختيار المنطقة التى نشأت فيها المدينة ؟

ثانيا — ما هو السبب فى إختيار البقعة الخاصة التى نشأت عليها المدينة ؟

ثالثا — ما هو نوع النشاط البشرى الذى ظهر فى تلك البقعة ؟ (٢) .

---

(١) Marteau A. "Le Canal De Suez-Son Construction, Son Exploitation." Paris, pp. 11 — 12.

(٢) Taylor, op. cit., p. 1.

وللإجابة على هذه الاسئلة نذكر أن هذه المدينة التي كان يزمع انشاؤها على مدخل القناة كان الغرض منها هو القيام بوظيفة الثغر البحري — الذي يمكنه القيام بوظيفته خير قيام — ولا يخفى أن هناك ظروفا خاصة لابد أن تتوفر للميناء حتى يمكنها أن تكون ثغرا صالحا — فمن الشروط الاساسية التي تجعلها قادرة على القيام بوظيفتها ، الحماية من الرياح والرواسب ، ووجودها في جزء مناسب من الشاطيء بحيث تكون أعماق المياه أمامها مشجعة للسفن الكبيرة على الوصول إليها وإلا تعرضت لفقد قيمتها — كما يهم الميناء كذلك أن تكون في موضع تتم فيه الصلة بين المياه البحرية والحياة على الأرض نفسها فيجب أن تكون الميناء في مركز يمكنها من خدمة هذين النوعين من العلاقات منتفعة بكل الإمكانيات الطبيعية التي تقدمها لها البيئة فموقعها البحري لا بد أن يكون مؤديا إلى اتصالها بالنشاط البحري وكذلك ينبغي أن تكون الظروف في المنطقة التي تنشأ فيها الميناء والتي لا تقل عن الصلة البحرية بالبحر أهمية — تمكن لها القيام بوظيفتها على أتم وجه بحيث تكون على صلة بداخلية البلاد وذلك عن طريق المواصلات السهلة التي تيسر نقل الموارد اللازمة لحياة الميناء من داخل البلاد ونقل المتاجر من الميناء إلى الداخل . وإن وجود جزء خلفي للميناء ، يهم حياتها ونموها وتطورها ، فهو جزء أساسي في حياة الموانى بوجه عام فاذا ما وجدت الأرض الخلفية ساعدت الميناء على القيام بوظيفتها . ولعل من الصعب أن توجد ميناء مثلى تتوافر فيها كل الظروف اللازمة لنجاحها من كل الوجوه ولكن لا بد أن تتوفر معظم هذه الظروف أو على الأقل الأساسي منها ، حتى تتهيأ الأسباب الممهدة لقيام الثغر بوظيفته ، ومن بين هذه العوامل الأساسية لنجاح وظيفة الميناء وجود الأعماق المائية اللازمة لحركة السفن ثم ضمان بقاء مياة المرفأ عميقة وأن لا يقلل من مقدار هذه الأعماق اللازمة لحركة السفن . فالرواسب مصدر خطر دائم على الموانيء من هذه الناحية وهي تمثل إحدى مصادر الخطر الدائم على ميناء بورسعيد (٣) . ومثل هذه الرواسب أن لم تعالج تودي إلى أن تفقد الميناء أهميتها (٤) . فان كان

(١) Chabot, op. cit., pp. 32 — 33.

(٢) Ibid, p. 32.

(٣) Marteau, op. cit., p. 12.

(٤) Chabot, op. cit., pp. 32, 33.

هناك عوامل طبيعية لابد من توفرها حتى يمكن اتمام إنشاء الثغر على أيسر وجه وحتى يمكنه القيام بوظيفته التى أنشىء من أجلها ، وتعمل هذه الظروف على زيادة أهميتها ونموها وتطورها تمشيا مع نمو وتطور حركة السفن فيها وتزايدها فان الجهود البشرى لا بد أن يساهم كذلك فى التغلب على بعض الصعوبات الطبيعية التى ما كانت تسمح بوجود موانىء من غير هذا المجهود .

وإن العصر الحديث بما تمخض عنه من تطورات وتقدم النشاط العلاجى البحرى، وما ظهر فيه من تقدم فى الفنون الهندسية ؛ هذا التقدم كان له أثر مزدوج على الموانىء بوجه عام من ناحية ، بسبب كبر حجم السفن وازدياد مقدار الجزء الغاطس منها فى الماء تبعا لذلك الأمر الذى ترتب عليه أن أصبحت الموانى الحديثة لا تكتفى بالأعماق القليلة كما كان ذلك ممكنا فى الماضى حيث كانت السفن أصغر وكان غاطسها أصغر تبعا لذلك . فالتقدم العالمى العام الذى نشأ بعد التطور الصناعى وازدياد حركة النشاط التجارى البحرى والصلات التجارية بين مختلف جهات العالم ، مع وجود فئة متخصصة تقوم بخدمة هذا النوع من النشاط البشرى ، كل هذا أدى إلى بناء المراكب الضخمة ذات الغاطس الكبير[١] فكان من السهل قبل هذا العهد أن تنشأ الميناء فى جهات لا يمكن أن يسمح لها عمق الميناء أمامها اليوم بوجود نشاط بحرى للسفن الحالية ، ومن جهة أخرى كان للتقدم العلمى فى مختلف النواحى أثره الملحوظ ، من حيث إمكان إيجاد موانىء اصطناعية [٢] عن طريق استخدام هذا التقدم العلمى الحديث فى إنشاء الموانىء فى جهات ما كانت العوامل الطبيعية وحدها تسمح بإيجادها ، بل أن التقدم العلمى الحديث بإمكانياته المختلفة قد جعل من السهل أن تكثر هذه الموانىء الصناعية بدرجة كبيرة وبكثرة . الأمر الذى لم يكن ممكنا من قبل وخاصة فى تلك الأجزاء الساحلية التى لا توجد فيها موانىء طبيعية .

فالناظر إلى سواحل أفريقيا يلحظ أنها بمعظم أجزائها تكاد تكون مستقيمة[٣]. وعلى هذا فمن الصعب أن توجد مرافىء طبيعية فى تلك الجهات . وهنا نجد أن

---

(١) Semple E.C, "Influence of Geographical Enviroment." p. 247.

(٢) Taylor, op. cit., p. 247.

(٣) Africa. Physical Map. Scale 1/5,000,000.

العامل البشرى قد تدخل وأظهر أثره على يد التقدم العلمى والهندسى والفنى تلك النواحى التى بلغت شأوا بعيداً فى التقدم ، وجعلت من الممكن إنشاء الموانىء الصناعية(١) بكثرة .

فالعامل البشرى أمكنه التغلب إذن على عدم وجود مرافىء طبيعية فى السواحل وذلك عن طريق المنشأة الاصطناعية بإقامة المنشآت التى تجعل الميناء الصناعية تقوم بوظيفتها . وأمكن كذلك تعميق المياه عن طريق الكراكات . المهم أنه لم يصبح العامل الطبيعى وحده هو الذى يقرر انشاء الميناء بل أصبحت الحاجة البشرية ، عندما تدعو لإيجاد ثغر فى جهة ما هذا الأمر يكون فى المرتبة الأولى من الأهمية ، ثم بعد ذلك نجد الأثر الانسانى يعمل على التغلب على العوامل الطبيعية للوصول إلى غرضه .

وبور سعيد كثغر اصطناعى خير مثال لذلك . فعلى الرغم من العقبات الطبيعية التى كانت تقف أمام نشأة هذه الميناء قد أمكن إنجازها . وإن كان الإنسان فى أمثال هذا الدور من الكفاح مع البيئة إنما ينتخب أحسن مكان للوصول إلى غرضه ، فهو متأثر بالعامل الطبيعى فى هذه الناحية ، ومن هنا يظهر دور تفاعل الانسان مع البيئة للوصول إلى هدفه . وناحية العلاقة المتبادلة بين الانسان وبيئته تعنى بها الدراسات الجغرافية بوجه عام وعلم جغرافية المدن بوجه خاص . فمن المهم فى هذا الفرع الحديث من الجغرافيا تعرف إلى أى حد يتأثر النشاط فى المدن بالبيئة وإلى أى حد يمكن التخلص من إملائها . وبعبارة أخرى إلى أى حد تكون الصورة النهائية للنشاط البشرى فى المدن متأثرة بالعوامل الجغرافية أو نتيجة لأثر الانسان ونشاطه(٢) الخاص. ولقد أشير إلى أن المجهود البشرى والتقدم الحضارى قد مكن الانسان على التعامل مع معظم أنواع السواحل الخالية من الموانى الطبيعية وأمكنه أن يقيم الموانىء حيثما أراد معتمداً فى ذلك على الهندسة الحديثة وتقدمها الرائع(٣) .

فقيمة العامل البشرى فى إنشاء الموانىء الاصطناعية والتغلب على عقبات

(١) Taylor, op. cit., p. 247.

(٢) Ibid, p. 10.

(٣) Ibid, p. 12.

البيئة التى تقف أمام هذا الغرض واضحة . ذلك العامل البشرى الذى ظهر فى كثرة عدد الموانىء الاصطناعية حتى ذهب البعض إلى أن نشأة الميناء هى من عمل المجهود الانسانى أكثر من عمل الطبيعة(١) نفسها .

وأن صورة العلاقة المتبادلة بين الانسان والبيئة بما فى ذلك من أدوار الصراع بينهما وتطبيق أمر هذه العلاقة على الميناء أو المدينة ونشأتها هى جزء حيوى من جغرافية(٢) المدن التى تهتم بدراسة إقليم المدينة والبقعة التى نشأت عليها(٣) وتأثير ذلك على حياتها . وإذا ما نظرنا إلى موضوع الكفاح بين الانسان والبيئة الجغرافية فيما يختص بنشأة بور سعيد ، يتضح لنا أدوار هذا الكفاح كما يتضح قيمة الدور الذى لعبته تلك الظروف الطبيعية ومكانة العامل البشرى منها ، ذلك العامل الذى لم يستطع الوقوف مكتوف الأيدى أمام ظروف البيئة القاسية كما يظهر هذا التتبع كيف حاول الإنسان التغلب على العقبات التى صادفته ومدى تأثره بالعوامل الطبيعية فى تلك المنطقة هناك .

عقد الامتياز :

نال فرديناند دليسبس من الوالى سعيد باشا عقد امتياز بحفر قناة السويس فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ثم نال عقد إمتياز آخر فى ٥ يناير سنة ١٨٥٦(٤) وبمقتضاه تأسست الشركة الدولية لقناة السويس البحرية ولقد جاء فى الفصل الأول من عقد الامتياز الثانى المؤرخ فى ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ما يلى :

(نحن محمد سعيد باشا والى مصر) .

حيث أننا منحنا صديقنا فردينـاند دليسبس بتاريخ ٣٠ نوفمبر حق إنشاء وإدارة شركة عالمية لحفر قناة تخترق برزخ السويس وحق استغلال هذه القناة فى الملاحة الدولية وحق إنشاء ميناءين عند مداخل هذه القناة من جهة البحر الأبيض المتوسط ومن جهة البحر الأحمر . وحيث أن المسيو فرديناند دليسبس التمس منا لأجل إنشاء الشركة بالطرق والشروط المعمول بها فى مثل هذه الحالة، عمل إتفاقية

(١) Chabot, pp. 32 — 63.

(٢) Taylor, op. cit., p. 10.

(٣) Chabot, p. 19.

(٤) Wittuck, E. A.: "International Canals." London, 1920. p. 7

ينص فيها على الالتزامات والواجبات والضرائب التى سوف تقع على عاتق هذه الشركة من جهة وعلى الامتيازات التى ستتمتع بها من جهة أخرى والتسهيلات التى ستمنح لها قررنا ماهو آت :

. . . . . . كان مما جاء فى هذا العقد .

البند الأول :

١ — حفر قناة ملاحية بين مدينة السويس الكائنة على البحر الأحمر وبين خليج بيلوز على البحر المتوسط .

٢ — حفر ترعة للرى والملاحة النهرية تربط نهر النيـــل بالقناة الملاحية المذكورة أعلاه .

٣ — إنشاء فرعين من هذه الترعة لرى وتوصيل المياه العذبة إلى جهة السويس من ناحية وجهة بيلوز من الناحية[١] الثانية .

وكان مما جاء فى البند الثالث :

وطبقا لهذه البيانات تبدأ القناة من الميناء الحالية لمدينة السويس وتمر بحوض بحيرة التمساح وتصب فى البحر المتوسط فى نقطة تنتخب على خليج بيلوز وهذه النقطة تعين بمعرفة مهندسى الشركة عند إتمام الرسومات النهائية للمشروع .

ثم جاء بعد ذلك فى نفس البند . . وعلى الشركة إذا كانت هناك ضرورة القيام بانشاء ميناء صالحة عند مدخل القناة على خليج بيلوز[٢] .

وفى بند ٧ جاء فيما يختص بأعمال الصيانة اللازمة للقناة الملاحية ، وللموانى المتعلقة بها — يجب أن تكون كل هذه المنشآت باستمرار فى حالة جيدة . ومما جاء فى البند ٢٢ ، لأجل إظهار رغبتها الأكيد فى نجاح هذا المشروع تعد الشركة بمساعدة الحكومة المصرية لها بكل ما يمكنها وتدعو لهذا حضرات موظفى ومندوبى جميع المصالح الحكومية بإعطاء هذه الشركة كل ما يمكن من مساعدة وحماية ، وتكليف مهندسينا لينان بك وموجل بك الذين تضعهما فى خدمة الشركة

(١) "Acte Constituifs de la Compagnie Universelle du Canal de Suez", Documents, publie par De Lesseps, Paris, 1866. p. 18.

(٢) Ibid. p. 19.

بالإشراف وبإدارة الأعمال التى تقوم بها هذه الشركة لضمان تنفيذ اللوائح الخاصة بحسن سير العمل (١).

هذا هو الجزء الذى نقل عن النص لعقد الامتياز الثانى الخاص بانشاء القناة الملاحية بين البحرين ، وقد إقتصرنا على ذكر البنود التى لها علاقة بإنشاء بورسعيد. وظاهر من نصوص هذا العقد فيما يختص بإنشاء الميناء الملاحى على البحر المتوسط:

أولا — نص على إمكان إيجاد ميناء عند مدخل القناة على البحر المتوسط، وذلك كما جاء فى نص عقد الامتياز (العقد الثانى الذى منح فى سنة ١٨٥٦) . أما العقد الأول الذى أعطى فى سنة ١٨٥٤ (٢) فلم يرد فيه ذكر هذه الميناء بل كان مما جاء فيه إنشاء قناة بين البحرين (٣) وإنشاء شركة تقوم بهذا العمل (٤) .

ثانيا — لم يحدد بعد موضع الميناء بل ترك تحديد هذا الموقع للابحاث الخاصة بساحل بيلوز .

ثالثا — تعهدت الحكومة المصرية من جانبها بالقيام بكل المساعدات الممكنة.

رابعا — تكليف كل من لينان بك وموجل بك لخدمة أغراض الشركة (وقد قدما مشروعا خاصا عن إنشاء الثغر الشمالى القناة على البحر المتوسط كما سيتضح فيما بعد) .

خامسا — أنه لم يظهر بعد إسم — بور سعيد .

وهذه هى أولى الخطوات التمهيدية لظهور مدينة بور سعيد . فبعد الحصول على عقد الامتياز الخاص بإعطاء الإذن بالاتجاه نحو تنفيذ المشروع ، كان يتبقى بعد ذلك الدراسة العلمية التفصيلية للمنطقة التى سوف يظهر فيها مشروع القناة — والواقع أنه منذ سنة ١٨٤٩ أى قبل مد الامتياز الأول خمس سنوات لم يتوقف دليسبس عن دراسة هذا المشروع وبعد الحصول على العقد، بدأ العمل فى كشف ودراسة منطقة البرزخ دراسة جديدة حتى يعد المشروع اللازم .

---

(١) Actes Constituifs, op. cit., p. 27.

(٢) Ibid, pp. 10.

(٣) Voisin bey, "Le Canal De Suez." Tome I—Ire partie, Paris. 1902. p. 16.

(٤) St., Victor, op. cit.. p. 28.

ولم يكن قد إتضح أساس إختيار البقعة المناسبة للميناء ، ذلك أنه لم يكن لدى المشرفين على الموضوع فكرة تفصيلية دقيقة واضحة عن هذا الجزء الساحلي الذى سوف ينشأ عنده الثغر . وإن عدم وجود هذه المعلومات التفصيلية الدقيقة عن ساحل بيلوز أو الطينة هو السبب فى أن تصبح مسألة تحديد موضع الميناء الشمالية للقناة مسألة غامضة لم تتقرر بعد . وكمثل لذلك يذكر أن من بين الآراء التى قيلت عن مكان إنشاء الثغر هى الطينة حيث روى أن تكون هى النقطة التى تبدأ عندها القناة على البحر الأبيض المتوسط . وإن كان هذا الرأى قد أخذ عليه بأن فى موقع لا يكاد يكون ملائما للميناء المقترحة ، فهو موقع لا يمتاز بأى شىء عن سائر جهات الساحل هناك ، والبحر هنا عمقه ٨ أمتار وهو العمق الملائم للملاحة البحرية — وعلى هذا كان يجب أن تكون المياه محفورة بين حاجزين مياه بمسافة تعادل هذا الطول (١) .

مشروع إبتدائى (سنة ١٨٥٥) :

عهد إلى اثنين بالمساهمة فى دراسة مع الميناء هما لينان بك وموجل بك (٢) كما جاء فى عقد الامتياز . وبعد الحصول على العقد — الأول ، بدأ العمل فى كشف ودراسة منطقة البرزخ تلك الدراسة التى قام بها كل منهما والتى استغرقت مده تزيد عن السنة (٣) . وبعد الانتهاء من هذه المرحلة الكشفية التى اشترك فيها دليسبس ، كان مما جاء فى هذا المشروع تحبيذ فكرة إنشاء القناة الملاحية بين البحرين وأن تكون هذه القناة من السويس إلى بيلوز وتتبع فى جزئها الشمالى الجزء الشرقى من بحيرة المنزلة حتى تصل إلى بيلوز (٤) . وقدم هذا المشروع للوالى فى ٢٠ مارس سنة ١٨٥٥ — المهم أنه قد ظهر فى هذا المشروع تحديد موقع الثغر المقترح على مدخل القناة فى مكان بيلوز حيث اختيرت تلك البقعة هناك لينشأ الثغر (٥) الجديد — شكل رقم (٣) .

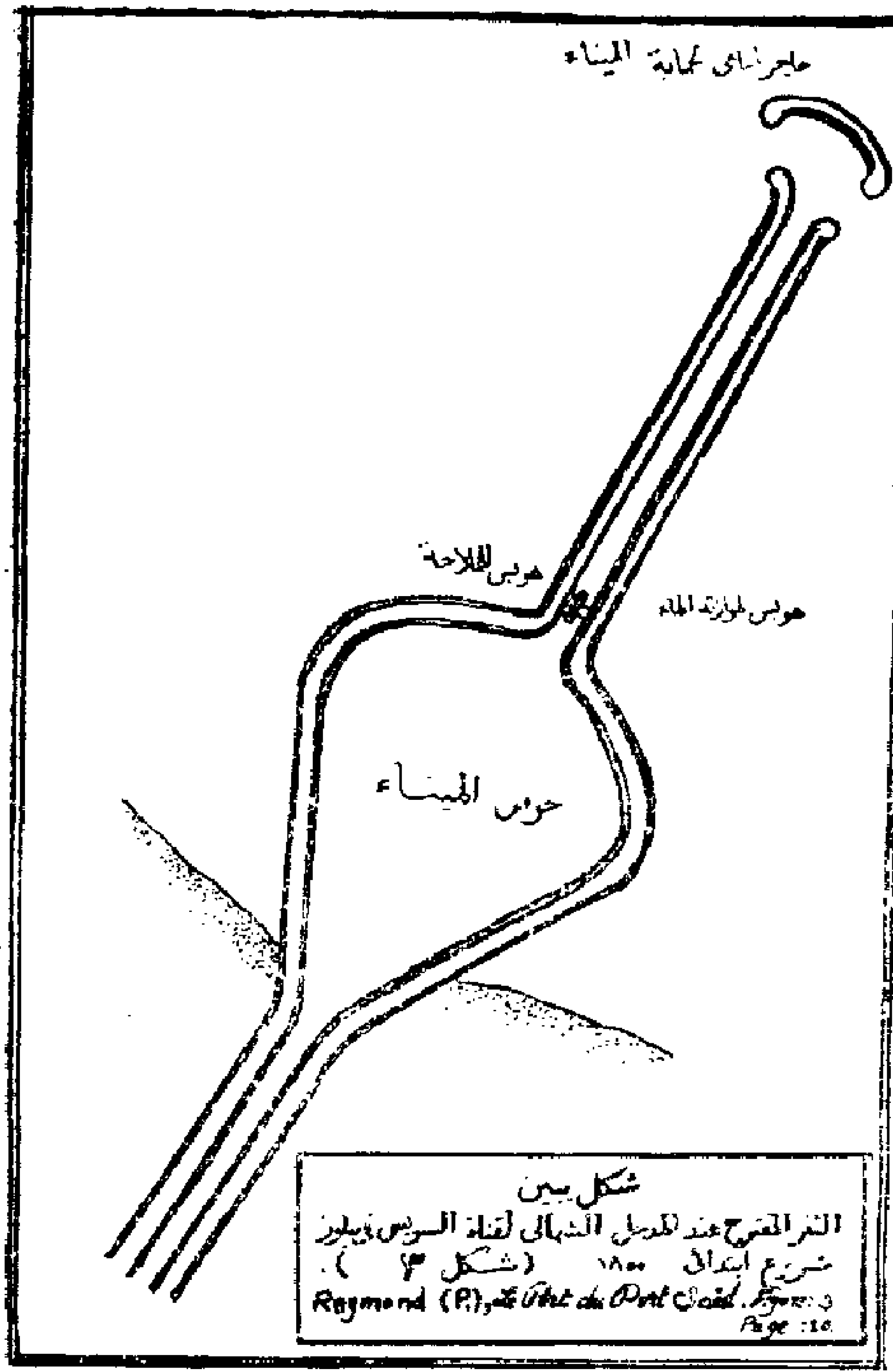
(١) Barrault A. et. Barrault E. op. cit.. p. 8.

(٢) Fontane M. et Rio M., "Le Canal Maritime De Suez." Paris, 1869. p. 11.

(٣) Voision bey, op. cit., Tome 1 p. 52.

(٤) Ritt O. "Histoire de L'isthme De Suez." Paris, 1869. p. 117.

(٥) Barrault A. et Barrault E. "Politique Du Canal De Suez." Paris, 1858. p. 43.



شكل يبين
الثغر المقترح عند المدخل الشمالى لقناة السويس ببيلوز
مشروع ابتدائى ١٨٠٠ (شكل ٣).
Raymond (P.), [illegible] du Port Said. Figure: 3
Page: 16

فى هذا المشروع إذن نجد الخطوة الثانية من مراحل إنشاء الميناء ذلك أنه قد انتخب موقع مدخل القناة . وقد حـــدد فى بقعة معينة بالذات . وكان تحديد هذا الموقع نتيجة لمجهودات خاصة قام بها المشرفون على المشروع فكان موقع مدخل القنـاة محددا بالضبط . وذلك عند الجزء المقابل لبيلوز القديمة على ساحل البحر . كما ينص المشروع على أن يكون ذلك الثغر صالح للعمل فى كل فصول السنة وفى كل الأوقات . أى أن يكون محميا حماية تامة تمكنه القيام بوظيفته وكان معمولا فى الوقت نفسه حساب التخلص من الرمال التى تهدد الثغر وشمال القناة بالأطماء (١) .

ويهمنا مواصفات ثغر بيلوز المقترح إنشاؤه كما جاء فى هذا المشروع . كان هذا الثغر المقترح ـــ عبارة عن حوض كبير بيضاوى الشكل تقريبا ـــ يمتد فى البحر المتوسط يحيط به من الجانبين حواجز مائية ، وينفتح هذا الحوض نحو الشمال حيث يمتد الحاجزان اللذان يمتدان نحو البحر فى الشمال ، وأمامها يوجد حاجز ثالث لحماية مدخل الميناء من الأمواج . أما فى الجنوب من هذا الحوض أو الميناء فتمتد القناة البحرية نحو السويس ويبدأ حفرها من جنوب هذا الحوض على الساحل . وكان المفروض كذلك أن يقام على مدخل (الميناء) وبين الحاجزين الممتدين منها نحو الشمال ـــ (٢) هويسا . وهذه هى صورة الثغر المقترح إنشاؤه . وكان مقدرا أن يكون طول الحاجزين الأماميين حوالى ٣٠٠٠ إلى ٣,٦٠٠ مترا وأن يكون بناء الحاجز الأمامى للميناء على بعد ٦,٠٠٠ مترا على الأقل من الشاطىء . هذه الانشاءات التى كان يتحتم القيام بها لإنشاء ميناء بهذه الصورة ، كانت تتطلب

(١) Barrault et Barrault, Politique de Canal. pp. 35 — 35.
(٢) Martin P.F. "Egypt Old and New." London, 1923. p. 94.
(٣) Ritt. op. cit.. p. 117.

نفقات باهظة ، فيلاحظ أن المسافة بين الشاطىء والنقطة التى كان مقدراً أن تنتهى اليها الحواجز تمتد لمسافة ٦٠٠٠ متراً أو أكثر حتى تصل لعمق ٨ أمتار [١] .

انتهى المشروع الأول إذن إلى تحديد بقعة الميناء التى سوف تكون عند مدخل القناة ، ورسمت صورتها بالشكل المشار إليه سابقا . ولكن هذا المشروع لم ينفذ وتلاه مشروع آخر وهو :

مشروع اللجنة الدولية (أكتوبر سنة ١٨٥٥ — يناير سنة ١٨٥٦):

بعد تقديم المشروع الأول الذى وافق عليه الوالى كانت النية تتجه إلى نشر هذا المشروع وإذاعته فى الأواسط العلمية . وكان الغرض من هذا هو جذب الانتباه العام وإثارة المناقشة حوله فى كل من الأوساط العالمية[٢] والعلمية وحتى يمكن جمع كل الانتقادات والتوجيهات التى يمكنها أن تجعل المشروع يصل إلى جعله ممكنا من الناحية العلمية والفنية[٦] . هذا من جهة ومن جهة أخرى فانه لما كان الاتجاه يسير نحو انفاذ هذا المشروع الخاص بالقناة الملاحية (بما فيها إنشاء ثغر على البحر المتوسط) ولما كانت كل الملاحظات الخاصة بهذا المشروع والصادرة من رجال العلم والفنيين المختصين يمكنها أن تكون فى النهاية الفكرة الصحيحة عن المشروع ، فقد عقدت النية على تكوين لجنة من المهندسين من البلاد المختلفة لإعطاء رأيهم عن المشروع السابق وبيان التعديلات التى يرون ضرورة القيام بها . وتحقيقا لهذا الإتجاه ذهب دليسبس إلى الخارج لتكوين هذه اللجنة حيث نشر (المشروع الأول) لحفر القناة موضحا المزايا العالمية التى سوف تعود على العالم من وصل البحرين . وكان يهدف فى ذلك إلى إثارة الأوساط العلمية وإثارة انتباهها إلى هذا المشروع (وكانت هذه الطريقة هى التى انتهى اليها لانتقاد المشروع الأول) وفحصه وإظهار مشروع محدد واضح لحفر القناة يشمل كل النواحى الخاصة بعمليات الانشاء [٣]) .

وقد تكونت اللجنة الدولية من المهندسين ورجال البحرية ومثلت فيها الدول

---

(١) Ritt, op. cit.,

(٢) Fontane et Rio. op. cit.. p. 15.

(٣) Ibid. p. 15.

الأوربية الهامة فكان يوجد بها أعضاء من كل من انجلترا — هولندا — النمسا — روسيا — بيد مونت — أسبانيا — فرنسا . وكان أول اجتماع لهذه اللجنة فى باريس فى ٣٠ أكتوبر (١) سنة ١٨٥٥ . وقد وجه اليها خطاب ديليسبس يذكرها فيه بالمهمة التى اختيرت من أجلها والأمر المرجو منها والمنتظر على يد نشاطها (٢) العلمى . وأهم ما جاء فيه — فحص المشروع الأول الذى قدمه لينان بك وموجل بك وأن يبحثوا كل الأمور المتصلة بحفر القناة مستفيدين فى ذلك بكفاءتهم ومقدرتهم العلمية . وقدقررت اللجنة إيفادمندوبين إلى مصر للدراسة المحلية (٣) . ووصل المندوبون إلى الاسكندرية ثم ارتادوا خليج بيلوز (٤) فدرسوا أعماق المياه أمام هذا الشاطىء ، وطبيعة تكوينه والرياح السائدة وطبيعة الموارد الرسوبية ومصدرها واتجاهها .

وقد كانت عناية اللجنة موجهة إلى دراسة هذا الخليج من ناحية البحث عن مكان تتوفر فيه أحسن الظروف الممكنة لإنشاء الثغر هناك . وهنا تظهر قيمة الدراسة التفصيلية للمنطقة كسبب من الأسباب الأساسية التى جعلت فى الامكان اختيار بقعة مناسبة لإنشاء الثغر ، حيث تقدم الظروف الطبيعية أحسن الظروف الممكنة للبناء وبعد دراسة ساحل بيلوز (٥) من النواحى الخاصة بامكانية إنشاء الميناء واختيـــار الموقع الملائم له انتهت اللجنة إلى آراء منها .

أولا : تقدم مشروع إنشاء ثغر عند بيلوز وخاصة بالصورة التى رسمها المشروع الابتدائى وأظهرت أن هذا التصميم للميناء سوف يكلف نفقات باهظة وخاصة وأنه يتطلب إنشاء حوض كبير فى البحر يكون بمثابة ميناء ومرسى للسفن .

ثانياً : كان من نتيجة اختيار أعماق المياه عند ساحل بيلوز ، أن وجدت اللجنة أن ثغر بيلوز أقل صلاحية من بقعة أخرى تقع إلى الغرب منه ، وذلك

---

(١) St ; Victor op. cit., p. 29.

(٢) Barrault et Barrault, Politique Du Canal Du Suez p. 18.

(٣) Fontane et Rie. op. cit., p ; 18.

(٤) Desplace. op. cit., p ; 69 and Ibid. p. 77

(٥) St., Hilaire, op. cit., p.p. 153 — 147.

على أساس أن أقرب بقعه على الشاطىء تقترب منها أعماق المياه التى تبلغ ٨ أمتار (وهى العمق الملائم للملاحة البحرية تقع إلى الغرب من بيلوز لمسافة ٢٨ كيلومترا فهنا تبعد الأعماق الخاصه بـ ٨ أمتار بمسافة ٢,٣٠٠ — ٣,٠٠٠ متر افقط فى حين أن نفس هذه الأعماق تبعد عن بيلوز مسافة ٦,٠٠٠ مترا [١] (٦ كيلومترات) على الشاطىء . وبطبيعة الحال كلما بعد عمق ٨ أمتار وهو العمق الذى يجب أن تكون عليه أعماق مياه الميناء ومدخل القناة كلما كانت الأعماق الخاصة بحفر القناة أكثر وفى الوقت نفسه كلما زادت أطوال الحواجز المائية التى تحمى مدخل القناة . المهم أن مكان الثغر المزمع إنشاؤه تغير موضعه ـ حسب رأى اللجنة الدولية ـ من بيلوز إلى بقعة تقع فى الغرب منها والعامل الذى على يديه تقرر اختيار هذه البقعة هو عامل طبيعى محض ، يتمثل فى أعماق المياه واقترابها من الساحل . وإلى جانب هذه الميزة وجدت ميزة أخرى فى هذا المكان الواقع إلى الغرب من بيلوز تجعله أكثر صلاحية لرسو السفن ، إذ أنه أكثر حماية من أخطار [٢] الرياح ، وذلك لبعده عن التقوس الداخلى للخليج . هذا هو أساس اختيار البقعة التى كان يزمع انشاء الثغر الجديد عليها مطلا على البحر المتوسط . وهنا يظهر إملاء العامل الطبيعى ، وإنه كان له وحده الأثر الأول على اختيار موقع المدينة الناشئة ، وهذا يتفق — فيما يختص بهذه الناحية ، مع رأى تايلور الذى يذهب إلى أن البيئة الطبيعية تقرر أنسب مكان لموقع المدينة وهو يجسم هذا المعنى بأن الانسان إنما يمثل الرجل الذى عليه أن يوافق دائما على ماتعرضه عليه الظروف الطبيعية ويضيف إلى هذا أنه إذا كان للانسان أن يختار فهو اختيار ماتأمر به الطبيعة فهى الدكتاتور الذى يقدم للانسان أوفق [٣] مكان ملائم .

الواقع أن أنصار الحتم أو الجبر الجغرافى يجدون فى مثل هذه الحالة مايؤيدهم . وأن المتتبع لاختيار البقعة التى قرر أن تنشأ عندها ميناء بورسعيد — لا يسعه إلا أن يشعر بقوة البيئة الجغرافية المسيطرة على أمر هذا الاختيار . إذن فقد أبدت اللجنة اختيار هذه البقعة وفضلتها عن بيلوز للاسباب المذكورة سابقا .

---

(١) Ritt, op. cit.. p. 120.

(٢) St. Victor. op. cit.. p. 30,

(٣) Taylor, op. cit., pp. 15 — 25. and p. 22.

وإن كان فى هذه الحالة يكون مدخل القناة بادئا عند هذه النقطة مما يزيد من طول القناة الملاحية[١] بمسافة ٦ كيلو مترا إلا أن نفقات هذه الزيادة تقل عن نفقات إنشاء ثغر حسب ما جاء فى المشروع الأول .

ثالثاً : قررت اللجنة أنه لا خطر من التيار البحرى على الملاحة وليس له تأثير يذكر عليها .

رابعا : رؤى أن تسمى الميناء على اسم سعيد باشا تيمنا باسم الوالى وهكذا قدر أن يظهر اسم « بور سعيد » .

خامسا : كان طبيعيا بعد إختيار البقعة التى ينشأ عندها الثغر فى أقرب نقطة للأعمال المطلوبة فى حركة السفن ، أن تقلل أطوال الحواجز المائية اللازمة للميناء وقد قدرت اللجنة أن يكون طول الحاجز الغربى ٣,٥٠٠ مترا حتى يصل إلى أعماق ١٠ مترا و ٢,٥٠٠ مترا للحاجز الشرقى ليصل إلى أعماق[٣] ٨ أمتار كما روعى أن تكون الحواجز المائية فى اتجاه من الشمال الشرقى إلى الجنوب الغربى ، حيث يمكنها أن تقوم بوظيفتها خير قيام لحماية الميناء[٤] من الرياح . كما أن اللجنة لم تر إنشاء حاجز أمامى أمام حاجزى المياه ذلك الحاجز الأمامى الذى كان المشروع الأول قد اقترحه . كما ألغت اللجنة إنشاء الهويس عند مدخل الميناء[٥] .

سادسا : تعرضت اللجنة لمشكلة عدم وجود الأحجار اللازمة للأعمال الانشائية للميناء فى المنطقة المحيطة ببور سعيد وحاولت أن تسد هذا النقص[٦] بقدر الامكان.

سابعا : رأت اللجنة لتسهيل عملية إرشاد السفن للوصول للميناء الجديد — إنشاء فنار للإرشاد فى دمياط وإقامة اثنين على مدخل[٧] الميناء . وعلى هذا فقد انتهت اللجنة من مهمة إختيار البقعة المناسبة للثغر الجديد — ومع أن إختيار المنطقة عموما لإنشاء المدينة يرجع إلى العامل البشرى إلا أن هذا العامل البشرى

---

(١) St., Hilaire, op. cit., p. 144.
(٢) Fontane et Rio, op. cit., p. 11 and Ritt, op. cit., p. 122.
(٣) St., Hilaire, op. cit., p. 147. and Ritt, op. cit., p. 122.
(٤) Ibid, op. cit., p. 142.
(٥) Reymond, op. cit., p. 22.
(٦) St., Hilaire, op. cit., p. 142.
(٧) Ibid, p. 142.

يقوم على أساس من الجغرافية الطبيعية فان الذى جعل الانسان يتجه إلى هذا الأمر هو التفكير فى إنشاء قناة السويس التى تقوم ولا ريب على أساس اقتراب البحرين الأحمر والأبيض من بعضهما فى برزخ السويس بجانب وجود منخفضات فى جهات كثيرة من هذا البرزخ . هذا العامل الطبيعى فى حد ذاته كان يوحى للانسان بفكرة وصل البحرين تلك الفكرة التى لم تكن فى حد ذاتها حديثة . كما أن العامل الطبيعى هو الذى يوجه الانسان إلى اختيار منطقة ساحل بيلوز أو الطينة ليكون المكان الذى تنشأ عليه الميناء وذلك أمر طبيعى لأن هذا الساحل هو الجزء المواجه للبحر المتوسط من البرزخ فالطبيعة وحدها هى التى حددت المنطقة التى أنشىء فيها الميناء — ولكن فى الوقت نفسه إذا كانت الطبيعة قد أوحت بهذه الفكرة شأن الكثير من الظروف الطبيعية الأخرى التى تومىء للانسان باتجاه معين فى نشاطه ، فان للدور الانسانى نفسه أهميته — ويمكن إبراز هذه الأهمية من أن المظهر الطبيعى العام لهذا البرزخ يكاد يكون ثابتا فى شكله الأساسى العام وفى مظاهره الرئيسية ، فيما خلا تغيرات خفيفة ومع هذا لم تنفذ فكرة إنشاء قناة ملاحية بين البحرين قبل القرن التاسع عشر الأمر الذى يؤكد مكانة الدور الذى يلعبه العامل البشرى فى تغيير بعض مظاهر الاقليم . وإن كانت فكرة حفر القناة قد تمت فى القرن التاسع عشر على يد المجهود البشرى ، إلا أن هذه الفكرة قد ظهرت فى أوقات سابقة ولكن وجدت معارضة من مصر خوفا من النفوذ الأجنبى — فالعامل البشرى هنا لم ينفذ الفكرة ثم عاد فانجزها . والواقع أن تتبع مظاهر النشاط البشرى وعلاقة هذا النشاط بالظروف الطبيعية يظهر فى بعض الأحيان قوة العامل البشرى ومظهره الواضح على البيئة الجغرافية كما يتضح ذلك من حفر القناة وإنشاء المدن عليها ، وفى حين آخر يظهر قيمة العامل الجغرافى الذى يتحكم فى النشاط البشرى كما يتضح فى إختيار بقعة بور سعيد . والاستقرار الذى ظهر فى هذه البقعة استقرار ذو طابع مدنى ، يقوم فى أساسه على خدمة الغرض الذى انشئت من أجله الميناء كمنفذ للقناة على البحر المتوسط . وعلى هذا نشأت فى تلك البقعة ميناء تؤدى الغرض الذى أنشئت من أجله . ويظهر من هذا أن الطبيعة قدمت للانسان الفرص أمامه، وبعد أن تبين حقيقة هذه الفرص، ودرسها وفحصها لم يسعه ، إلا أن ينتخب أحسن ما هيأته له الظروف للوصول إلى غرضه ، الأمر

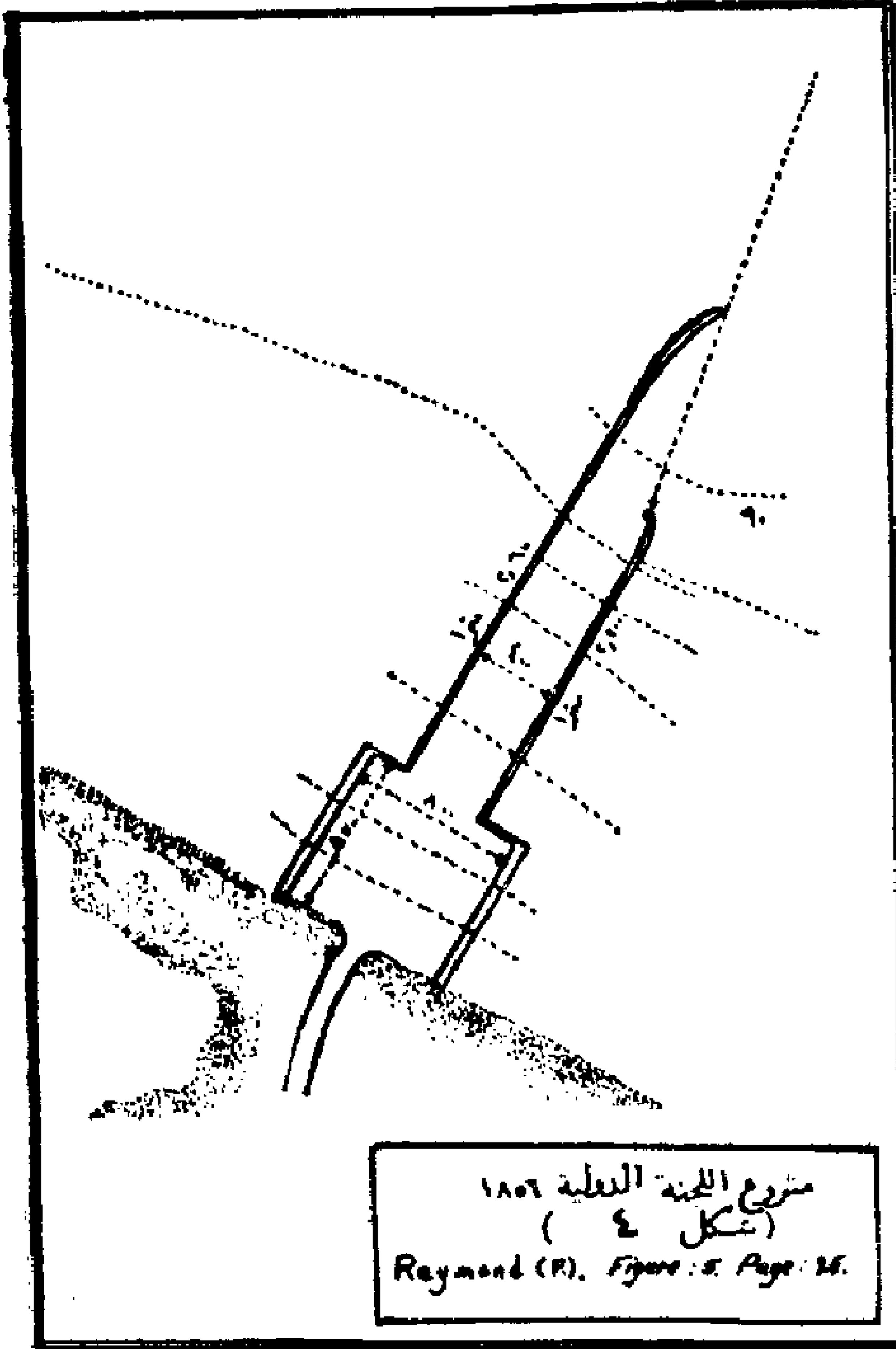
الذى يؤدى إلى تأكيد قيمة العامل الجغرافى . ذلك العامل الذى لم يتمكن الانسان من التخلص من سيطرته أو إملائه . ولا يغفل بجانب هذا قيمة المجهود الانسانى الذى استطاع عن طريق قدرته الخاصة إنشاء ميناء اصطناعى تقوم الحماية فيه على أساس إنشاء الحواجز الاصطناعية التى جعلت من السهل إيجاد الميناء الهادئة المياه ، حتى تستطيع المراكب الرسو فيها . ولولا هذا المجهود التقدمى لما أمكن إيجاد الميناء على الرغم من الظروف الطبيعية السائدة هناك. المهم أننا فى هذا الجزء من البحث نقف أمام دور من أدوار التفاعل والكفاح بين الطبيعة والانسان ويظهر هذا الدور كيف يمكن أن ينتفع النشاط البشرى عن تجاربه وتقدمه العلمى فى الإفادة من الممكنات التى تقـــدمها له الطبيعة وهو من جانبه يختار أيسرها وأنسبها . لقد مرت محاولة انتخاب البقعة الملائمة لانشاء الميناء على البحر المتوسط على أدوار مختلفة منها مشروع لينان بك وموجل بك ذلك المشروع الذى لم ينفذ وكذلك على مشروع اللجنة الدولية التى كانت ترسم صورة هذا الثغر (شكل رقم ٤) بشكل يخالف فى جملته المظهر العام لذلك الثغر الذى اقترحه المشروع الأول (لينان بك وموجل بك) فالثغر الذى اقترحته اللجنة الدولية يظهر على شكل مستطيل تقريبا توجد فى شرقه وغربه حواجز مائية ، ويقع كل هذا الحوض أمام الشاطىء نفسه على المياه البحرية . وكان مفروضا أن ينشأ شمال هـذا الحوض الحاجز الغربى والشرقى بأطوالها المذكورة سابقا وفى نهايتهما تتصل الميناء بالبحر وفى جنوب ذلك الحوض نجد القناة الملاحية التى تبدأ من الجزء الساحلى المطل على البحر المتوسط وبهذا تكون الميناء واقعة فى جملتها فى صميم المياه البحرية أمام الشاطىء كما هو مبين بالرسم (شكل ٤) ولـكن هذا الموضوع لم ينفذ كذلك . فقد وجدت بعد هذا تعديلات أخرى ، وإن كانت ليست كبيرة فى جملتها ، وهذه التعديلات استمرت حتى بعد بدء العمل فى إنشاء بورسعيد و تتلخص فى الأدوار الآتية :

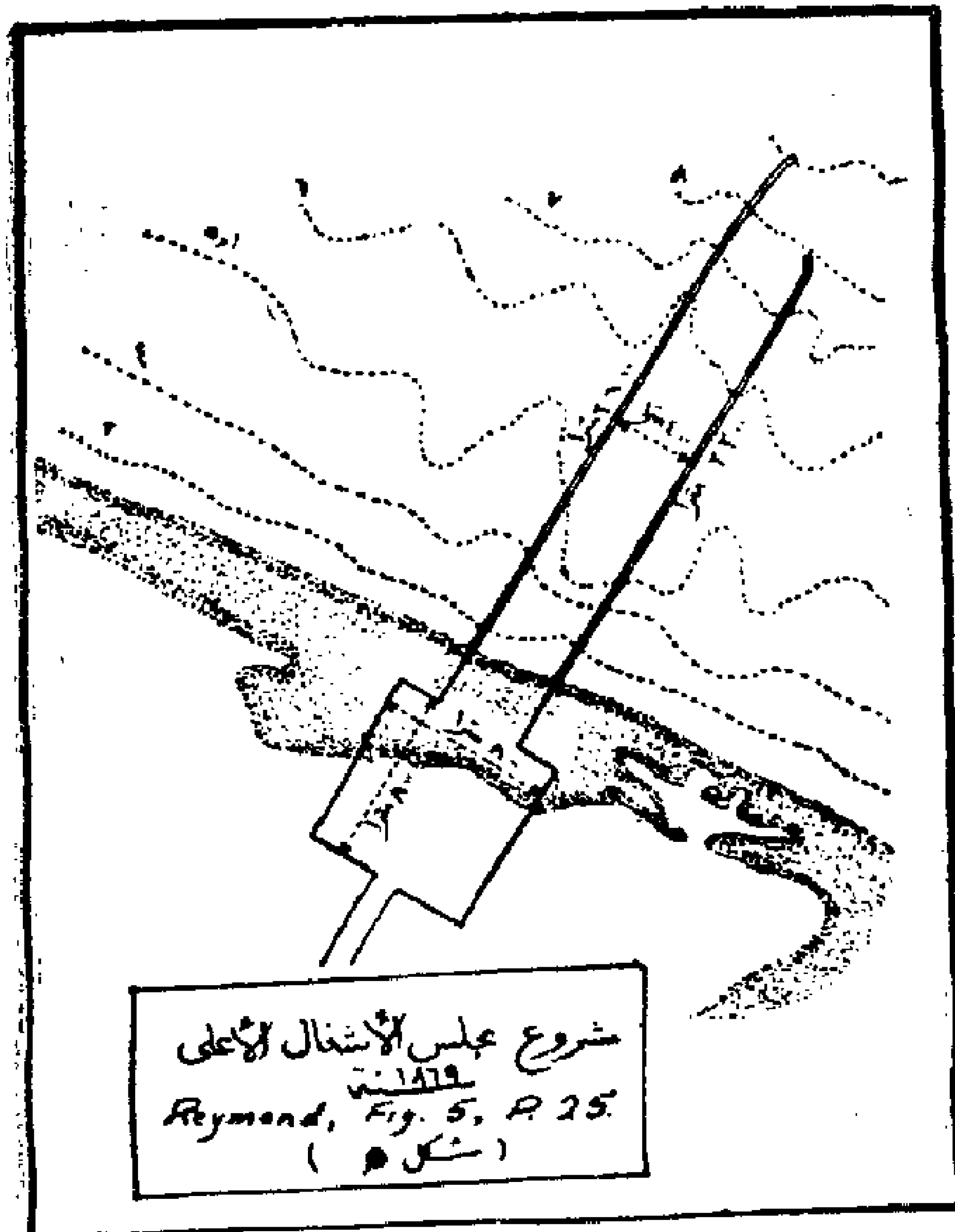
٣ — مشروع المجلس الأعلى للأشغال(١)

فى ٢٢ نوفمبر سنة ١٨٥٨ شكل دليسبس مجلس أعلى للأشغال ، وذلك لدراسة المشروع بالتفصيل ودراسة خطة سير العمل وطريقة تحقيقه وقد حدث تعديل على مكان البقعة التى تنشأ عندها بورسعيد . وكان هذا التعديل على أساس جغرافى

(١) Voisin bey, op. cit., p. 283.

يتصل بأغراض النشاط البشرى ، ذلك أن المجلس الأعلى للأشغال قد اختار فعلا مكان بور سعيد فى مكان يقع إلى الغرب من النقطة التى اختارتها اللجنة الدولية بمسافة تبلغ حوالى ١,٠٠٠ متر (كيلومتر) وهذا التعديل من شأنه أن يسمح بإقلال طول الحواجز المائية . كما أن الشاطىء فى هذا الجزء أقل اتساعا من البقعة السابقة الأمر الذى يترتب عليه سهولة حفر قناة بين البحر والبحيرة (المنزلة) كما أن تصميم الميناء قد ناله بعض تعديل فعلى حين أن الميناء حسب تصميم اللجنة الدولية تكون كلها واقعة فى البحر المتوسط ، نجد أن اللجنة العليا للأشغال قد جعلت حوض الميناء يدخل إلى الشاطىء وينشأ على جزء من الشروط الساحل والجزء الآخر على بحيرة المنزلة ، كما قصرت طول الحواجز فنجد أن هذا المجلس قد جعل طول الحاجز الغربى ٢,٦٠٠ مترا بدلا من ٣,٥٠٠ مترا كما جاء فى تصميم اللجنة الدولية وكذلك قصر طول الحاجز الشرقى فأصبح ٢,٢٠٠ مترا بعد أن كان مقرراً أن يكون طوله ٢,٥٠٠ مترا ويصل الحاجز الغربى فى تصميمه الجديد إلى عمق ٩ أمتار والشرقى إلى عمق[1] ٨ أمتار شكل رقم (٥)


مشروع اللجنة الدولية ١٨٥٦
(شكل ٤)
Raymond (R). Figure: 5. Page: 25.


مشروع مجلس الأشغال الأعلى
سنة ١٨٥٩
Raymond, Fig. 5, P. 25.
(شكل ٥)

٤ — اللجنة البحرية[2] :

شكلت هذه اللجنة فى نوفمبر سنة ١٨٦٥ — وقد قامت هذه اللجنة بإجراء

(١) Voisin. op. cit.. Tome 4 pp. 283 — 285.
(٢) Ibid. p. 285.

بعض التعديلات على الحواجز الخاصة بالميناء — فقد رأت أن يكون بعد الحاجز الشرقى عن الحاجز الغربى مسافة ٤٠٠ مترا — على أن يكون اتجاه الحاجز الشرقى مائلا للداخل بحيث يترك فى نهايته مسافة ٧٠٠ متراً بينه وبين الحاجز الغربى. وقد قلل طول الحاجز الغربى فأصبح ٢,٥٠٠ مترا — بدلا من ٢,٦٠٠ مترا وكذلك الحاجز الشرقى أصبح طوله ١,٦٠٠ مترا بدلا من ٢,٢٠٠ مترا حسب قرار اللجنة السابقة(١) . فكان تصميم الثغر تصميماً جديداً يخالف تصميم المشروع الابتدائى (شكل رقم ٧) .

هذه هى الخطوات الخاصة بالدراسة النظرية . والتعديلات المتتالية على الميناء — ويلاحظ أن شكل الميناء كان محل التعديلات الكثيرة المتوالية — وأن بدء العمل سنة ١٨٥٩ فى القناة — حيث كان ذلك فى البقعة التى نشأت عنها بورسعيد

(١) Reymond, op. cit., pp. 26 — 27.

لم يمنع من استمرار فحص شكل الميناء — وإجراء التعديلات على تصميمها[1] .

إذن فقد مرت بور سعيد منذ مبدأ مشروع قناة السويس حتى قرب إنشائها على خطوات متعددة .

أولا : أخذ عقد الامتياز الخاص بالمشروع .

ثانيا : تكليف لجنة من بين الفنيين المختصين فى مصر لدراسة المشروع .

ثالثا : الدراسات المختلفة لساحل بيلوز وقرار اللجان المختلفة التى انتهت إلى الأمور السابقة الذكر والتى من أهمها إختيـــار موقع البقعة التى سوف ينشأ عندها الميناء .

ولا يمكن أن ينكر قيمة الموقع الجغرافى لبور سعيد على شاطىء — البحر المتوسط ذلك البحر الذى تطل عليه دول ذات نشاط بحرى بوجه خاص تشترك فرنسا فى ساحلها الجنوبى بالمساهمة فى نشاط هذا الحوض البحرى . وإن موقع المدينة على هذا البحر له قيمته الخاصة نظراً لسهولة إمكان تغذية وتموين المدينة الناشئة بالمواد اللازمة عن طريق البحر[2] وخاصة وأن البقعة التى نشأت فيها بور سعيد لم تكن تتصل بالبلاد المصرية بمواصلات سهلة[3] وعلى هذا فمنذ مبدأ إنشاء القناة ، كان لهذا الموقع قيمته حيث أن المعدات اللازمة للحفر والأعمال المتعلقة بالمدينة يمكن أن ترد من هذا المكان عن طريق البحر من فرنسا والخارج[4].

---

(١) Wilson A., "Suez Canal, its past present and future." London, 1933. p. 29.

(٢) Voisin bey, op. cit., Tom 6, p. 146.

(٣) Ibid, p, 62.

(٤) Ibid, p. 164.

الفصل الثالث

العقبات التي واجهت إنشاء بور سعيد

كانت الأعمال الخاصة بنشأة بور سعيد تتعلق بالأمور الآتية :

أولا : الحفر .

ثانيا : إنشاء الأرصفة والميناء وتكوين الأرض اللازمة المدينة وتخطيطها .

ثالثا : مسألة التموين للمياه العذبة والمواد الغذائية والمواد اللازمة لعمليات الانشاء مع الأدوات اللازمة المستعملة لهذا الغرض .

استعرض هذا البحث فى الجزء السابق صورة من صور العلاقة المتبادلة بين الانسان والظروف الطبيعية وسوف يعالج فى الجزء الآتى صورة أخرى من أدوار تلك العلاقة التى يتمثل فيها الكفاح بين الانسان والعوامل الطبيعية فى المرحلة الخاصة بانشاء بور سعيد ذلك الدور الذى كان يمتاز بوقوف الانسان وجها لوجه أمام العوامل الطبيعية المختلفة السائدة فى تلك المنطقة هناك بما لها من ميزات تعرض لها البحث فى الفصول السابقة .

العقبات التى واجهت عملية الانشاء :

فى البقعة التى أختيرت لتكون النقطة التى تبدأ منها أعمال إنشاء القناة والميناء والمدينة على ذلك الشريط الساحلى الضيق بين البحر والبحيرة بدأت مظاهر نشاط الانسان هناك . وأن طبيعة الظروف الجغرافية للمنطقة التى نشأت فيها بور سعيد جعلت هناك صعوبات جمة أمام أعمال الانشاء فى دائرة قطرها ٣٠ كيلو متراً تقريباً(١) مركزها مدينة بور سعيد لا تكاد توجد أى مقومات للحياة البشرية . ففروع النيل فى شرق الدلتا قد جفت منذ عهد بعيد فهى منطقة مقفرة لا توجد فيها مناطق استقرار كبيرة العدد اللهم إلا بعض قرى الصيادين المبعثرة هناك ، ولا بد أن تواجه المشرفين على أعمال الانشاء عقبات(٢) كثيرة بحكم ظروفها الجغرافية العامة . ويمكن إجمال هذه العقبات فى :

---

(١) Berteaux et Roux, "Canal De Suez." Paris, 1869. p. 30.

(٢) خريطة الدلتا الكنتورية — مصلحة المساحة ١٩٣٨ — مقياس الرسم ٣٠٠٠٠٠ر٠

١ — عدم وجود الموارد المائية العذبة(١) .

٢ — عدم وجود المواد الغذائية اللازمة لتموين النشاط البشرى هناك .

٣ — عدم توفر الأيدى العاملة فى تلك المنطقة .

٤ — عدم وجود محاجر فى هذه المنطقة .

٥ — عدم وجود طرق مواصلات سهلة(٢) بين هذه المنطقة وداخلية البلاد المصرية حيث توجد الموارد اللازمة لعمليات الانشاء .

٦ — صعوبة استعمال الساحل الذى أنشئت عليه بورسعيد كمرسى صالح للسفن وذلك قبل القيام بالأعمال الانشائية الاصطناعية الخاصة بالميناء الأمر الذى يجعل من الصعب استيراد المواد اللازمة من الخارج . وبجانب العقبات السابقة عقبات خاصة بالعمل نفسه وهناك عقبات أخرى تخص الميناء نفسها ، فكان أمام الميناء الناشئة ، عوامل طبيعية لا بد من التغلب عليها ، حتى تستطيع الميناء القيام بوظيفتها ويمكن الإشارة إلى أهم هذه العوامل فى :

٧ — الرواسب التى تتراكم فى الجزء الساحلى الذى نشأ فيه الثغر .

٨ — الرياح . وسنناقش باختصار هذه العوامل السابقة .

أولا : الموارد المائية — طبيعة الدلتا حسب حالتها التى كانت عليها وقت حفر القناة ونشأة المدينة لم تكن تسمح موارد مائية عذبة وتضافرت العوامل الطبيعية على أن تجعل من هذه البقعة جهة جرداء موحشة لا أثر فيها للمياه العذبة شأنها فى هذا شأن برزخ السويس . وإن العثور على أى مورد مائى عذب هناك مهما صغر كان يمثل حادثا سعيدا وإذا ما حاولت أن تنال حاجتها من مياه النيل من مصب دمياط فان بينها وبين دمياط مسافة لا تقل عن ٦٠ كيلو مترا وذلك عن طريق الخط الساحلى الممتد بين البحر والبحيرة والتى لا تقل عن ٤٠ كيلو مترا فى الخط المستقيم الذى يوصل بين بقعة بور سعيد(٣) ودمياط فهذه البقعة بعيدة عن الموارد المائية العذبة . هذا بجانب صعوبة المواصلات ، وخاصة لأن المسافة طويلة . وعلى هذا فمشكلة المياه العذبة كانت من أولى المسائل

---

(١) Berteaux et Roux, op. cit., pp. 13 — 18.

(٢) Vincent, "The Suez Canal." London, 1905. p. 13.

(٣) خريطة الدلتا

الأساسية التى واجهت الاستقرار البشرى هناك وهذه الحاجة الحيوية قد فرضت الظروف الجغرافية لمنطقة بور سعيد إقفارها منها تماما . والواقع إن هذه المسألة كانت من أشق الصعوبات التى واجهت(١) أعمال الإنشاء، فالمورد المائى العذب لا يمكن الاستغناء عنه بأى حال من الأحوال . ولقد بلغ من اهتمام الشركة بهذه المسألة أن جعلت مسألة القناة العذبة وإنشاءها فى الصف الثانى مباشرة لحفر القناة . وقد كان منصوصا عليها فى البند الأول من عقد الامتياز الثانى سنة ١٨٥٦ . وكان طبيعيا أن يزيد تعقيد هذه المشكلة عدم وجود مواصلات ميسرة بين بور سعيد ونهر النيل. وكان طبيعيا أن منطقة بور سعيد لم تكن متصلة بالوادى لأنه لم يكن هناك أى نشاط بشرى يحتم وجود هذه الصلات ، هذا بالإضافة إلى أن عهد إنشاء السكك الحديدية والعناية بطرق المواصلات فى مصر عامة لم يتقدم إلا فى عهد متأخر ، بعد إنشاء الميناء . إذن مسألة المياه العذبة مشكلة أساسية معقدة ، وكان لا يمكن حلها بأى وسيلة فى نطاق المكان نفسه فى مبدأ الأمر ، وخاصة أنه لا يمكن استخراج المياه العذبة من الآبار هناك . ولقد استرعى هذا الحال انتباه أولئك الذين ارتادوا تلك المنطقة ولاحظوا إقفارها من المياه . ويتمثل قوة هذا العامل الطبيعى وهو عدم وجود المياه العذبة هناك، فى أن بعض العمال قد هلك بالفعل نتيجة لهذا السبب . إذن فمشكلة المياه العذبة فرضتها الظروف الطبيعية للمنطقة ، وكان يتحتم على الشركة أن تواجهها بحل حاسم يوفر للأفراد هناك حاجتهم من المياه . وقد كان النجاح الكامل فى التغلب على هذه المشكلة غير ظاهر فى مبدأ الأمر، ولكن أخيراً استطاعت الشركة النجاح فى هذه الناحية عند وصول مياه النيل إلى المدينة كما سيوضح فيما بعد :

ثانيا : مشكلة المواد الغذائية(٢) : كان من الطبيعى أن تتمثل هذه المشكلة فى هذه الجهة المقفرة التى هى عبارة عن صحراء مجدبة لا توجد فيها حاصلات زراعية يمكن الاعتماد عليها فى التموين الغذائى . وإن كانت شمال شبه جزيرة سينا تنتج بعض الحاصلات الغذائية فإنه ليس من السهل الوصول إلى تلك الموارد فى ذلك الوقت الذى كانت المواصلات السهلة فيه غير ميسورة ، كما أنه لم يكن من السهل

(١) Berteaux et Roux, op. cit., p. 18.

(٢) Berteaux et Roux, op. cit., pp. 13–17.

الاعتماد على وادى النيل نفسه ، وإن كان يمكن الاتصال به عن طريق بحيرة المنزلة وغيرها ، وعلى كل فكان لا بد من التخلص من هذه المشكلة بإمداد الذين يشتغلون هناك بكل ما يلزمهم من مواد التغذية عن طريق استيرادها من خارج المنطقة نفسها . وإن كانت طبيعة هذا الإقليم قد جعلت من السهل وجود بعض الناس على مقربة من البقعة التى أنشئت عليها مدينة بور سعيد يشتغلون بصيد السمك(١) على مقربة من بوغاز أشتوم الجميل ، ولكن هذا المورد حتى فى حالة توفره لا يمكن أن يكون كافيا وحده للتموين الغذائى ، وعلى هذا فقد كانت الموارد الغذائية تمثل عقبة من عقبات العمل(٢) .

ثالثاً : الأيدى العاملة : بحكم البيئة الجغرافية للمنطقة كان لا يوجد هناك أيدى عاملة يمكنها القيام بأعمال الإنشاء . والواقع أن هذه المشكلة لم تكن معقدة بالشكل الذى كانت عليه المشكلتين السابقتين فعلى الرغم من إقفار هذا الجزء من السكان تكفلت الحكومة المصرية بإمداد الشركة بالعمال اللازمين كما جاء فى عقد الامتياز الثانى وقدمت الحكومة المصرية بالفعل العمال اللازمين لأعمال الإنشاء .

والواقع أن جدب المنطقة جعل من المستحيل عليها أن تجتذب السكان من تلقاء أنفسهم ، وكانت الأخطار تواجه من يذهب إلى هناك ، وخاصة بسبب إقفار الموارد المائية وقسوة الأحوال الخاصة بأعمال الانشاء هناك . وقد حدثت بالفعل خسارة فادحة فى حياة العمال الذين اشتغلوا فى أعمال القناة والتى لم تظهر فى الإحصائيات الرسمية . وإن كان ليس لدينا تسجيل للوفيات فى بور سعيد عند نشأتها فان هناك إحصائيات صادرة عن المكتب الطبى للشركة ومنها يمكن تتبع نسبة الوفيات بالألف كما جاءت عن منطقة القناة .

السنة	النسبة بالألف	متوسط عدد العمال
١٨٦٣	١,٤٠	
١٨٦٤	١,٣٦	١٨,٦٠٥
١٨٦٧	١,٨٥	٢٥,٧٧٠
١٨٦٨	١,٥٣	٣٤,٢٥٨ (٣)

(١) Fontane et Riou, op. cit., p. 111.

(٢) Berteaux et Roux, op. cit., p. 13.

(٣) Wilson, op, cit., p. 31.

ولا شك أنه كانت لطبيعة العمل القاسية وظروف البيئة المجدبة وخاصة بعد موارد المياه ، دخلا كبيراً فى تلك الأعداد الوفيرة من الوفيات التى كان تأخر ورود الماء إل هناك من أهمها [١] . هذه كلها ظروف غير مشجعة على اجتذاب السكان فطبيعة العامل الجغرافى كانت تحتم إقفار[٢] الأقليم بجانب طبيعة العمل . ولكن الرغبة فى إنشاء مدينة فى تلك البقعة لم تقف أمامها عقبات طبيعية[٣] أو بشرية ، الأمر الذى يظهر قيمة العامل الإنسانى فى إظهار صورة جديدة للحياة فى جهة مجدبة ، وهنا يصح الإشارة إلى أن البيئة لا تقرر ولا تملى على الانسان كل مظاهر نشاطه . فالحياة البشرية نفسها فى إمكانها التغلب على الصعاب التى تواجهها وتفيد من الامكانيات التى تقدمها لها البيئة . وهذه ناحية تهم جغرافية المدن من حيث تتبع مدى ظهور الأثر البشرى[٤] على حياة المدن . وإن المشرفين على القناة كان عليهم أن يواجهوا هذه المشكلة [٥] التى كانت تمثل إحدى الصعاب [٦] أمام العمل ،ولكن لم تكن بالدرجة الكبيرة التى تعوق سير الإنشاءات فقد تغلب عليها أخيراً . وقد ظهرت مشكلة خاصة بالعمال وذلك بعد موت سعيد باشا وتولى اسماعيل باشا الحكم.وانتهت هذه المشكلة إلى حل يتجه إلى محاولة إيقاف استغلال العمال على النحو السابق فى عهد بدء نشأة القناة . وقد ارتفعت أجور العمال بعد ذلك كثيراً لدرجة أن الشركة قد وجدت أن استخدام الآلات الميكانيكية أيسر من استخدام العمال أنفسهم .

رابعا : صعوبة الحصول على الأحجار كانت من المشاكل التى واجهت الشركة عدم وجود[٧] أحجار فى تلك المنطقة. تلك الأحجار التى كانت لازمة لإنشاء المدينة

(١) Wilson, op. cit., p. 31.

(٢) Fontane et Riou op. cit., pp. 111—117.

(٣) Vincent, op. cit., p. 13.

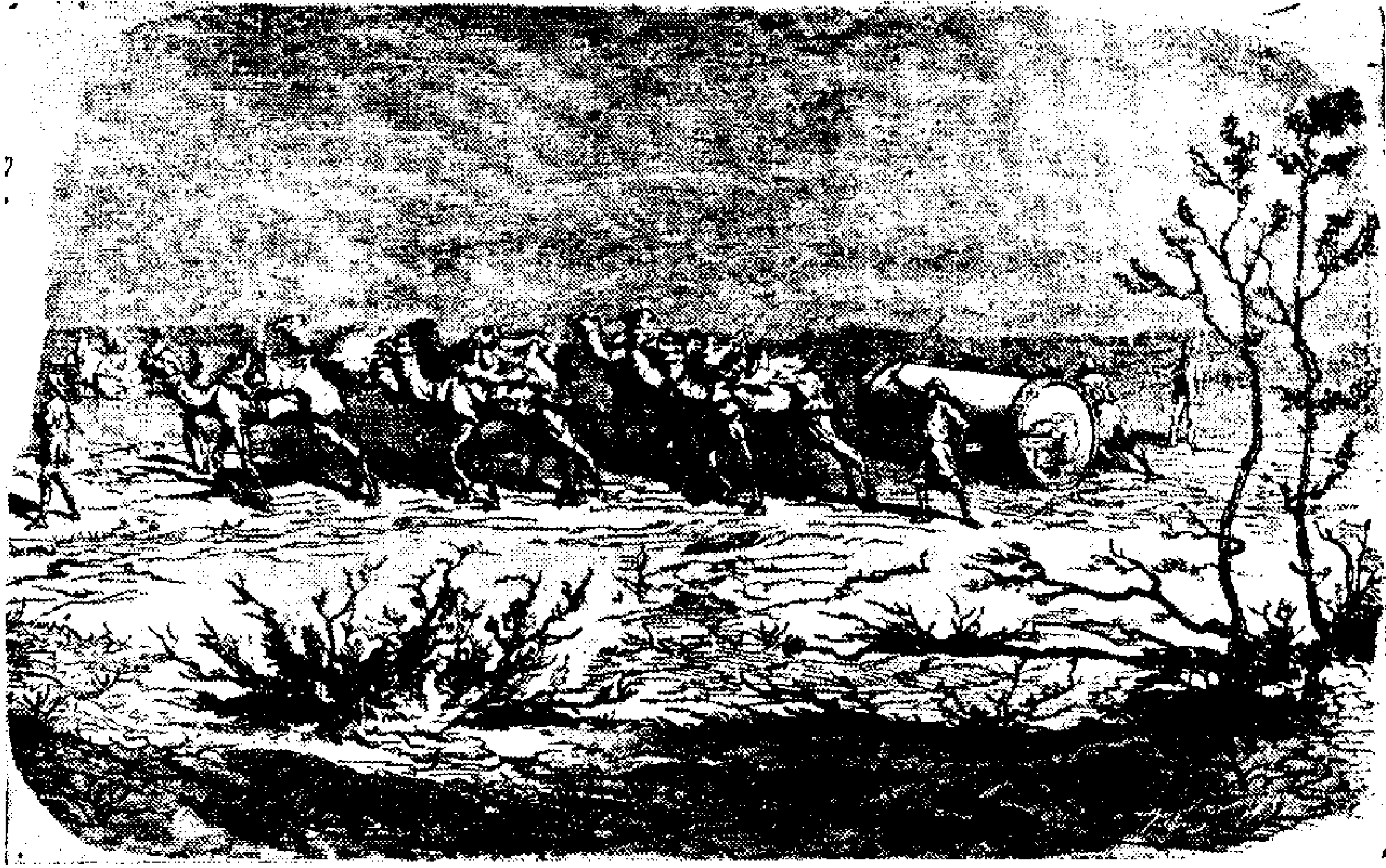
(٤) Taylor, op. cit., p. 10.

(٥) Vincent, op. cit., p. 13.

(٦) Berteaux N.S. et Roux J. “Canal Maritime de Suez, Rapport sur le Percement de L’isthme,” Marseille, 1865, p. 13.

(٧) Fitzgerald P. “The Great Canal of Suez,” London, 1876. Vol. 1. p. 167.

وخاصة لبناء الحواجز(١) المائية التي تستلزم مقداراً كبيراً منها. ويلاحظ أنه لا توجد محاجر من بورسعيد شرقا حتى العريش . وفى الوقت نفسه كان من الصعب استحضار الحجر عبر الصحارى لمسافة كبيرة ، وخاصة عن طريق البر ، الأمر الذى كان يمثل (٢) عقبة كبيرة ليس من السهل تخطيها (٣) صورة رقم (١) . ولم يغب



صوره رقم (١) نقل إحدى الإسطوانات .

عن اللجنة الدولية التى أشرفت على الدراسة الفنية الخاصة بإنشاء القناة والميناء ، معالجة هذه المسألة . وقد أشارت إلى وجود الأحجار فى عتاقة (٤) وإلى وجود الأحجار على مقربة من القاهرة (٥) ، ولكن قررت فى الوقت نفسه صعوبة استخدامها وذلك بسبب عدم وجود المواصلات السهلة التى يمكن أن تيسر عملية هذا النقل . وقد رأت أن المواصلات المائية السهلة هى أحسن طريقة لذلك . تلك المواصلات التى لا يمكن أن توجد قبل الانتهاء من عملية انشاء القناة الملاحية بين البحرين . وقد أشارت اللجنة بإستحضار الأحجار من محاجر طره عن طريق

(١) Marteaux, op. cit., p. 12 /.

(٢) Voisin bey. op. cit , Tom 4, p. 52.

(٣) Fitzgerald, op. cit., p. 167.

(٤) St , Hilaire, op. cit., pp. 1333 – 167.

(٥) Ibid, pp. 133 – 147.

فرع دمياط[١] ومنها إلى بورسعيد ، ولكن لم يؤخذ بهذا الرأى لصعوبة تنفيذه . وقد تبين للقائمين بالإشراف على العمل وجود نوع من الأحجار الجيدة فى البرزخ وأقرب إلى بورسعيد من جبل عتاقة حيث توجد الأحجار فى منطقة جنيف ، ولكن نقلها يحتاج إلى وقت طويل والكمية المطلوب نقلها كبيرة[٢] وتواجه عقبة المواصلات . وقد تراءى لمن تعرضوا لموضوع نشأة مدينة بورسعيد أن أيسر طريق لاستحضار الأحجار هو البحر المتوسط نفسه . وكان من بين الآراء التى ذكرت فى هذا المجال أن تستورد الأحجار من سواحل سوريا وقبرص[٣] ، ولكن طبيعة بعد المسافة ووجود محاجر مصرية فى الوقت نفسه يمكنها أن تنقل إلى بورسعيد عن طريق الماء وهى محاجر بالأسكندرية[٤] جعلت التفكير يتجه إلى استغلالها . وبالفعل استحضرت كميات كبيرة من هناك إلى بورسعيد وبلغ مجموع ما جاء إلى هذه المدينة سنة ١٨٦٤ — ٥٣٠,٠٠٠[٥] قدم مكعب . وأخيرا اتضح أن نقل هذه الأحجار لهذه المسافة البعيدة ليس من[٦] المتيسر القيام به على الرغم من سهولة المواصـــلات المائية . المهم أن الطبيعة الجيولوجية لمنطقة بورسعيد من حيث تكوينها الخاص بها جعل من المستحيل وجود المحاجر فى تلك المنطقة الأمر الذى انتهى إلى حل يذهب إلى صناعة الأحجار فى المدينة نفسها .

خامسا : عدم توافر طرق الاتصال السهلة بين بورسعيد والبلاد المصرية .

أن التعليل الجغرافى لهذه الظاهرة هو أن هذه المنطقة كانت تمثل بقعة مقفرة مهجورة بعيدة عن مناطق الاستقرار[٧] العامة وهناك انفصال بين الوادى والقناة حيث

---

(١) Ibid, pp. 133—147.

(٢) De Lesseps M.F, "Conference À Nante sur le Canal Maritime de Suez", Paris, 1867, p. 29

(٣) St., Hilaire, op. cit., p. 142.

(٤) Fitzgerald, op. cit.. p. 169.

(٥) Wilson, op. cit., p. 28.

(٦) Reymond, op. cit., p. 45.

(٧) Sigfried, Suez and Panama p. 3

كانت جزءا من البلاد المصرية لاتدب فيه الحياة إلا على أشكال مجموعات بسيطة قليلة العدد متناثرة تقوم بالصيد البحرى (١) وقد رأينا كيف وقفت صعوبة المواصلات صورة رقم (١) كاحدى العقبات التى كانت تزيد من مشاكل أقفار المنطقة من المواد الأساسية اللازمة لعمليات البناء . وإذا كانت طبيعة المواصلات المصرية فى ذلك العهد متأخرة فلم يكن هناك خطوط حديدية تخدم إيصال أجزاء الدلتا بعضها ببعض . كان طبيعيا ألا توجد مواصلات ولو بالقرب من بورسعيد يمكن استخدامها للتغلب على هذه المشكلة . وأن أول خط للسكة الحديدية فى مصر كان يخدم الاتصال بين الأسكندرية والسويس والذى لم يتم انشاؤه قبل سنة ١٨٥٨ . أما الاتصال المائى بالداخل فلم يكن يتم إلا عن طريق بدائى كان ممثلا فى القوارب التى تعبر بحيرة المنزلة . وقد قامت بنصيبها فى خدمة أعمال الإنشاء أما المواصلات بين المدينة النائية والبحر المتوسط فكان ينقصها إنشاء الثغر نفسه واضطرت المدينة فى مبدأ ظهورها إلى الاعتماد على وسائل المواصلات العتيقة ممثلة فى دواب الحمل (٢) لتغذية بعض مرافقها من دمياط (٣) وغيرها . وعلى هذا فبالرغم من عدم وجود مواصلات سهلة عند نشأة الميناء فقد وجدت بعض الظروف الطبيعية الميسرة لحد ما ، أمر هذا الاتصال . عن طريق المياه ، ونعنى بهذا الاتصال الذى كان يتم بين بورسعيد وبعض الجهات الأخرى عن طريق بحيرة المنزلة (٤). وبعد إنشاء القناة الملاحية والقناة العذبة وإنشاء الخط الحديدى الذى يصل بين بورسعيد والقاهرة سنة ١٩٠٤ أصبحت مشكلة المواصلات غير موجودة بالمرة . وعلى العموم فان مشكلة الاتصال الداخلى بمصر كان من آثار البيئة الطبيعية التى نجح النشاط البشرى فى التغلب عليها .

سادسا : <u>عدم وجود مرسى صالح للسفن عند بور سعيد</u> (٥) : كان طبيعيا أن لا يوجد هذا المرسى الصالح للسفن التى تفد من البحر إلى المدينة وذلك بسبب ضحولة مياه الخليج الذى نشأ عليه هذا الثغر . هذا بجانب أنه لا يوجد هناك

(١) Fontane, et Riou, op. cit., p. 111.

(٢) Wilson, op. cit , p. 28.

(٣) De Lesseps F. Entretien sur le Canal de Suez, p. 16.

(٤) Reymond, op. cit., p. 41.

(٥) Berteaux Roux op. cit. 84.

حواجز طبيعية تجعل الشاطىء محميا من الرياح[١] . وعلى هذا كان من الصعوبات التى واجهت العمل فى بور سعيد هذه المسألة ، وخاصة وأن عمليات الانشاء تحتاج إلى كثير من المواد والآلات المستوردة من الخارج . وقد أمكن التغلب على هذه العقبة وذلك عن طريق منشآت وقتية[٢] ، حتى تم أخيراً إنشاء الميناء (قد أشير إلى هذه المنشآت فى الجزء الخاص ببناء الحاجز الغربى بالمدينة) .

سابعا : الرواسب :كان لطبيعة موقع ميناء بور سعيد فى شرق الدلتا أن تتعرض للرواسب التى تفد إلى هذا الجزء . ومن المعروف أنه من الملائم لكل ثغر أن يكون نشأته فى خليج لا يتعرض للإرساب ، وإلا تراكمت هذه التكوينات باستمرار ، وترتب عليها إطماء الخليج تدريجيا ، وبذا يتعذر على السفن الدخول إلى الميناء بسبب قلة عمق المياه هناك . وعند إنشاء بورسعيد التى كان يتحتم وجودها فى تلك البقعة كانت تتعرض بطبيعة الحال إلى عامل الإرساب الدائم وكانت هذه المسألة موضع تفكير المشرفين على القناة ، وقد تعرضت لمسألة هذه الرواسب اللجنة الدولية التى ذهبت إلى ساحل بيلوز ودرست أمرها بالتفصيل . والواقع أن نهر النيل يحمل كمية كبيرة من الرواسب ، وهذه الرواسب بتكويناتها مع بعض الكميات الضئيلة من الرمال تصل إلى ساحل البحر المتوسط ، حيث تتقابل مع مياهه فتضطر إلى الإرساب ، وبطبيعة الحال تكون فترة وصول مياه فيضان النيل إلى البحر المتوسط محملة بها كميات كبيرة من الرواسب وهذه تعتبر مصدرا هاما من مصادر الإرساب الذى يتعرض له خليج بيلوز هذا بجانب وجود الرمال السافية التى تثيرها الرياح ، وهذه ترسب فى الخليج كذلك . وقد وجد أن هذه الرمال[٣] بالذات مصدر خطر كبير على الميناء كما وجد أن الرواسب بوجه عام تتكون باستمرار على هذا الخليج ، وأنها كانت مكونة من الطمى والرمال . وقد لوحظ أن التكوينات الرملية تكون متصلة بالساحل نفسه وتمتد إلى مسافة قريبة منه، فى حين أن الطمى يترسب فى الجهات البعيدة نسبيا عن الساحل . وتظهر التكوينات الطميية بالذات بوضوح عند أعماق مياه ٩و٠١ أمتار . أما قبل ذلك نحو الشرق فتسود التكوينات

---

(١) الجزء الخاص بالبيئة الطبيعية فى الرسالة .

(٢) Reymond, op. cit., p. 41.

(٣) St , Hilaire, op. cit., pp. 138—146.

الرملية . وعلى هذا ظهر أن الخطر الوحيد هو فى ذلك الرمل السريع المتحرك الذى تأتى به الرياح ، وهذا الرمل قدر له أنه سوف يتجمع خارج الحواجز . وقدكان من رأى اللجنة الدولية أن الرواسب التى تهدد الميناء[١] ، إنما هى الرواسب الرملية ، وكانت ترى ضرورة التغلب على هذه المسألة حتى يمكن إمكان وجود الثغر هناك . وقد أبدت اللجنة الدولية مخاوفها من هذه الرواسب فقد ذكرت أنها إذا ما زادت كمياتها عن المقدار الذى يمكن التخلص منه عن طريق الكراكة ، فإن هذا سوف يؤدى إلى امتداد الشاطىء نحو البحر وتقدمه وضرورة إطالة الحواجز المائية تبعا لهذا . وهذا ما حدث بالفعل . وعلى العموم فقد أمكن تجنب هذا الخطر على حياة الميناء عن طريق إطالة الحواجز المائية وذلك بعد أن فرغ من إتمامها كما أن أعمال الكراكة السنوية[٢] الدائمة تقوم دائماً بمهمة التخلص من هذه الرواسب المستمرة ، ولهذا فإن للشركة اليوم أسطول مكون من عدة وحدات من تلك التى تقوم بأعمال الكراكة فى الميناء ، وبذلك أمكن التخلص من خطر الرواسب على الميناء وساعد على ذلك إقامة الحواجز المائية من جانب وإطالتها من جانب آخر ، إذ أنه اتضح أن تراكم الرواسب باستمرار قد أدى إلى ضحالة المياه فى الأجزاء التى تنتهى عندها الحواجز فى البحر نفسه ، وكذلك ساعد على التخلص من الرواسب وأثرها السىء على الميناء أعمال التعميق الدائمة هناك ولو أنها تتكلف نفقات باهظة .

ثامنا : الرياح : يهم الميناء أن تكون محمية من الرياح . وإن كان البحث قد أشار إلى هذه المسألة على أنها من المشاكل التى واجهت المشرفين على إنشاء ثغر بور سعيد ، فهى لمجرد إتمام عرض أهم المسائل التى واجهت عملية الإنشاء فإن سرعة الرياح فى المتوسط فى بور سعيد ليست كبيرة[٣] ، هذا بجانب أن فترة هبوب العواصف والأعاصير محدودة للغاية فبمجرد إنشاء حاجزى المياه فى الشرق والغرب أمام ساحل الميناء أمكن إيجاد ثغر مياهه هادئه .

(١) Fitzgerald, op. cit., p. 165.

(٢) St., Victor, op. cit., p. 66.

(٣) ذكر هذا فى الجزء الخاص بمناخ منطقة بورسعيد فى الفصل الأول .

الفصل الرابع

(ا) نشأة الميناء :

تتبعنا فيما سبق المراحل المختلفة التى مرت على فكرة إنشاء بور سعيد . وعرفنا أن التفكير بدأ فى إنشاء القناة الملاحية بين البحرين ، وتلا ذلك التفكير فى إنشاء ثغر على البحر المتوسط ، الأمر الذى اتبع بالدراسة التفصيلية لهذه المنطقة . وانتهت هذه الدراسة إلى اقتراحات مختلفة استعرضت فى الفصل السابق كما تعرض البحث إلى ذكر الخطوات الدراسية الخاصة بإنشاء بور سعيد ، مع الإشارة إلى التعديلات المتتالية التى استمرت منذ بدء التفكير فى إنشائها حتى قرب الانتهاء من العمل .

وقد درس المشروع من الناحية النظرية والعملية ، وانتهت الخطوات إلى تحديد الموقع الذى سوف تنشأ عنده المدينة . وقد حدد هذا الموقع بالدقة على الشاطىء نفسه فى تلك البقعة التى اختيرت لتكون موقع الثغر الناشىء فى ذلك المكان الذى يقع على الشريط الساحلى الضيق الذى لا يكاد يزيد عرضه عن ٤٠ — ٥٠ متراً(١) ، والذى كان يتعرض لأن تغمره مياه البحر (٢) إذا ما اشتد هبوب الرياح، فى تلك البقعة المهجورة التى لا يكاد يوجد حولها أى مكان للاستقرار أو العمران ، اللهم إلا قرى صغيرة على بحيرة المنزلة ، منها قرية الجميل التى تبعد حوالى ١٢ كيلو متراً إلى الغرب من مدخل الميناء، وعلى الشاطىء الآخر للبحيرة (الشاطىء الجنوبى) توجد قرية المطرية والمنزلة (٣) . فى تلك البيئة بدأ العمل لإنشاء بور سعيد .

ولقد قرر المهندسون أن يكون مبدأ العمل لمدخل القناة على البحر المتوسط، أى أنه بدىء فى إنشاء بور سعيد على أنها مبدأ العمل لحفر القناة (٤) . وقد كان

(١) De Lesseps, Entretien du Canal De Suez, p. 16.

(٢) Fitzgerald, op. cit., p. 160.

(٣) RItt, op. cit., pp. 163 — 164

(٤) Fontane, et Riou, op. cit., pp. 11 — and — 35.

هذا الاختيار موفقاً لأنه مبنى على أساس منطقى سليم ، ذلك أن هذا الجزء الذى بدىء منه حفر القناة يمكن أن يستخدم كميناء مؤقتة (١) ، حتى يمكن أن يستورد عن طريقها المواد اللازمة للعمل (٢) هناك . وهكذا قدر منذ بدء مشروع وصل البحرين أن يكون مبتدئاً من الميناء التى أنشئت على البحر المتوسط فى هذا الجزء المقفر من المياه (٣) ومن كل مقومات الحيـاة الأساسية ومحرومة من كل المواد اللازمة لمثل هـــذا النوع من النشاط الانشائى (٤) ، وفى ذلك الجزء الذى كان لا يمكن لأى سفينة أن تقترب من الشاطىء عنده إلا على بعد عدة كيلو مترات (حوالى ٦ — ٨ كيلو مترا) (٥) . فى ذلك الجزء المقفر الموحش بدأت المجهودات البشرية فى تغيير مظهر المنطقة تغييرا تاما باكتساب مساحات من الأرض على حساب بحيرة المنزلة .

لقد حدد لاروس الجزء الذى تبدأ منه أعمال الإنشاء (٧) . وبدأ العمل فى أبريل سنة ١٨٥٩ وقد كان اختيار هذا الموعد موفقا من ناحية أنه فى هذا الشهر تكون الحالة الجوية مساعدة على العمل وذلك بسبب عدم وجود الأمطار ، وهى وإن كانت فى جملتها قليلة فى موسم المطر إلا أن الجفاف كان عاملا مهما فى مبدأ إنشاء الميناء ، وذلك لأن حرارة الشمس المرتفعة مع الجفاف تساعد كثيرا على تجفيف التكوينات التى تستخرج من عمليات الحفر وذلك عندما تتعرض لأشعة (٨) الشمس . وإن كان فى هذا الشهر تهب بعض الأعاصير فهو أمر لم يعق أعمال الإنشاء ولقد أجل دليسبس موعد بدء العمل بضعة أسابيع حتى يمكن أن ينتهى الفلاحون من الحصاد .

---

(١) Fitzgerald, op. cit., pp. 167 — 170 — and Voisin, op. cit., p. 164.

(٢) Voisin, op. cit., T. 6, p. 164.

(٣) Voisin, op. cit., p. 13.

(٤) Ibid, p. 13.

(٥) De Lesseps, "Percement De L'isthme", Paris, 1855, Deuziem Serie, p. 114.

(٦) Schonfield, H. J, "The Suez Canal," London, 1920, p. 128.

(٧) Vincent, op. cit., p. 13.

(٨) Bertaux et Roux, op. cit., p. 19

وقد بدأ الحفر فى ٢٥ أبريل سنة ١٨٥٩ (١) . وعند بدء العمل ، كان دليسبس محاطا بمائة وخمسين شخصا ما بين موظفين ومهندسين وعمال ، وكان العلم (٢) المصرى مرفوعا صورة رقم (٢) وبدىء العمل بهذه الكلمات :



صورة رقم (٢) ضربة أول معول فى بور سعيد .

« باسم شركة قناة السويس العالمية وتحقيقا لغرضها سوف تتخذ الخطوة الأولى فى عمليات الحفر التى تفتح الباب للتجارة والحضارة الغربية وذلك عن طريق مدخل الشرق (٣) ... نحن هنا جميعا تجمعنا فكرة واحدة هى الاخلاص لأغراض الشركة ومصالح الرجل العظيم البار والى مصر سعيد باشا » .. ثم التفت إلى العمال المصريين قائلا . « سوف يبدأ كل منكم بمعوله فى عمليات الحفر كما سنشترك معكم فى هذا العمل وتذكروا أنكم بهذا سوف تجلبون الغنى لأسراتكم ووطنكم الجميل تحت إشراف الوالى محمد سعيد باشا (٤) الذى ندعو له بالحياة عمرا طويلا ... » .

وبدأت الأعمال ، ولم تكن العملية سهلة ميسرة ، فكان هناك الكثير من المشاكل التى كان عليهم أن يواجهوها ، وأول شىء كان ينبغى عمله هو تحويل ذلك الشاطىء فى تلك البقعة هناك إلى ميناء محمى (٥) .

وكانت طبيعة المنطقة التى نشأت عليها بورسعيد وحاجة الأعمال لاستيراد

(١) Micard E, "Le Canal du Suez et Le Genie Francaise," Paris, 1930, p. 127.

(٢) Amin I. "Le Canal Maritime de Suez," Lyon, 1927. p. 67., and Fontane et Riou, op. cit., p. 35. and Ritt, op. cit., p. 166

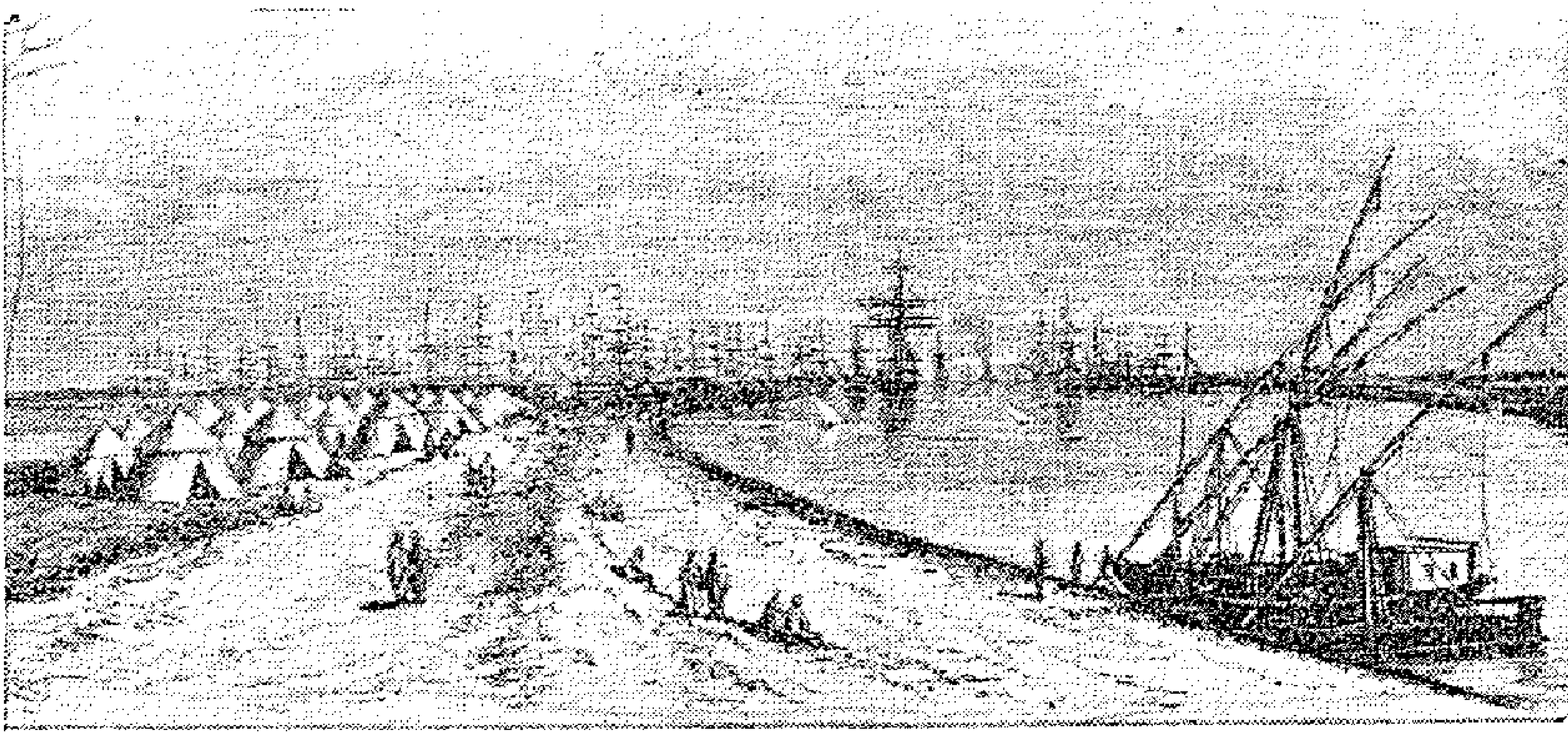
(٣) "Le Canal de Suez a 80 ans" Le Caire, 1950, pp. 19 — 21.

(٤) Le Canal De Suez a 80 ans, p. 19.

(٥) Berteaux et Roux, op. cit., p. 20.

المواد من الخارج من العوامل المساعدة على التوجه إلى سرعة حفر مجرى ملاحى صغير (١) كان الغرض منه خدمة الأعمال الإنشائية نفسها بجانب أنه مبدأ للقناة الملاحية . وقد حددت أبعاد المدينة فى غرب الميناء كما رسمت حدودها الأربعة على الأرض فكان يحدها فى الشمال الرصيف الموازى للشاطىء . وفى الشرق رصيف الترسانة وفى الغرب شارع المقابر وفى الجنوب رصيف البحيرة . وقد استلزمت أعمال الانشاء الكثير من المواد المتخلفة من عمليات الحفر وذلك لتكوين مساحة المدينة نفسها وعلى هـــذا فقد كان عامل حفر الميناء ومدخل القناة مساعدا على اكتساب المساحة المطلوبة لإنشاء المدينة .

وكان السكان فى بدء العمل يتكون معظمهم من العمال المصريين بجانب بعض الأوروبيين من المهندسين والموظفين (٢) وكانوا يقيمون فى خيام — صورة رقم (٣)



صورة رقم (٣) الخيام المقامة على شاطىء بور سعيد

حيث كان لا يمكن إيجاد نوع آخر من المساكن فى ذلك الوقت المبكر من الإنشاء (٣)

وتظهر قيمة الموقع الجغرافى للميناء على البحر المتوسط فى أهمية الدور الذى قام به ذلك الثغر منذ بدء نشأته ، إذ أن مواد التموين الخاصة بحاجات العمل والإنشاء كانت تفد عن طريق البحر نفسه (٤) إلى هنالك . ففى سنة الانشاء بعد

---

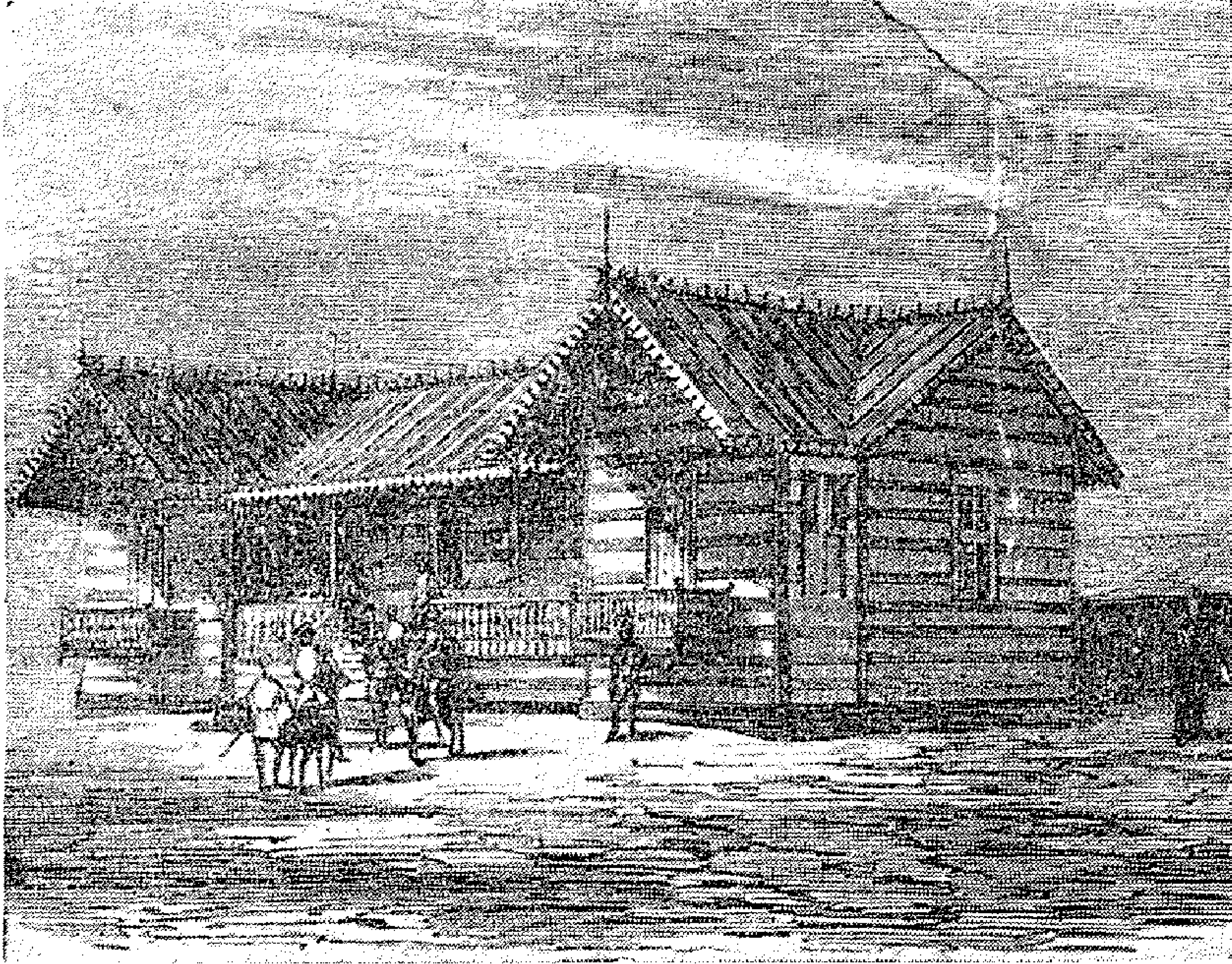
(١) Marteau, op. cit., p. 13.

(٢) Voisen, op. cit., T. 6, p. 148

(٣) Reymond, op. cit., p. 36.

(٤) Fontane et Riou, op. cit., p. 47.

بضعة شهور من بدء العمل اختفت هذه الخيام وحلت محلها المنازل الخشبية المرسلة من فرنسا (١) ـــ صورة رقم (٤) .



صورة رقم (٤) المنازل الخشبية المستوردة من فرنسا .

وقد كان من الضرورى حماية المنشئات اللازمة للقيام بعمليات الحفر على الجزء الذى يقع إلى الغرب من الميناء . فكان لابد من حمايته من أمواج البحر المتوسط وقد أنشىء لهذا الغرض الرصيف الشمالى لمدينة بورسعيد (رصيف أوجينا (٢)) وقد بنى من المواد الموجودة فى بقعة المدينة نفسها وكان يسنده من الخلف أكوام من الرمال وهذا الرصيف كان بمثابة طريق أمام المنازل .

وهكذا أمكن وجود قاعدة للعمل تكون مناسبة للقيام بعمليات إنشاء الميناء وقد لعبت بورسعيد بحكم موقعها واحتياجاتها منذ بدء نشأتها دورا هاما فى عملية الاستيراد . وإن كانت أعمالها قاصرة إذ ذاك على تموين عمليات الإنشاء نفسها . وقد تقدمت عمليات الاستيراد باضطراد مع مضى الزمن واستكمال إنشاء الميناء ، فقد استقبلت بورسعيد فى سنة ١٨٦١ — ١٣٥ سفينة حمولتها ٢٩٠٠ طنا . واستمرت

(١) Reymond, op. cit., p. 36.

(٢) Voisin, op. cit., T. 6, p. 197.

عملية الإنشاء فى الميناء تتقدم تدريجيا وكان من أهم الأعمال اللازمة ، بجانب عمليات الحفر، بناء حاجزين للميناء ، وقد استمرت أعمال الإنشاء الى أن انتهت بظهور الميناء بالصورة التى ظهرت عليها سنة افتتاح القناة — واستمرت فى النمو والتطور مع تقدم الحركة الملاحية فى القناة . ويمكن أن نتتبع أهم مظاهر هذا النمو والتطور فيما يلى :

الحواجز المائية :

كان لا بد من إنشاء الثغر محميا من العوامل الطبيعية (١) التى تهدده ، فهذه الحماية هى التى تمكنه من القيام بوظيفته كرسى للسفن ، وعلى هذا الأساس كان لا بد من إنشاء الحواجز المائية ، وذلك لكى تكون المياه فى الثغر هادئة ، وفى الوقت نفسه تؤدى إلى حمايتها من الرمال والرواسب التى يدفعها التيار البحرى والرياح(٢) ، والتى تمثل مصدر خطر كبير على الميناء .

ولم يكن من السهل إنشاء هذه الحواجز المائية التى تتطلب الكثير من الأحجار وهى غير موجودة فى البيئة المحلية . وقد أمكن التغلب على هذه المشكلة باستيراد الحجر من المكس (٣) (الأسكندرية) ، ولكن عدل عن ذلك واتجهت الشركة بعد ذلك إلى محاولة الاعتماد على موارد البيئة المحلية ، وذلك بعمل كتل مصنوعة من المواد المحلية . وقد قامت صناعة هذه الكتل فى المدينة نفسها (٤) ، وبذلك استغنى عن أحجار المكس . ومن هذه الناحية يظهر أثر المجهود البشرى فى التغلب على الظروف الطبيعية والوصول إلى غرضه عن طريق امكانياته الخاصة .

لقد كان يتحتم إنشاء حاجزى مياه ، حاجز فى غرب مدخل الميناء وحاجز آخر فى الغرب ويمكن تتبع بنائهما كما يلى :

الحاجز الغربى :

بدىء فى القاء الأساس للحاجز المائى الغربى فى سنة ١٨٥٩ . وقد سبقت الإشارة إلى أن بعض المواد اللازمة كانت تصل عن طريق البحر إلى بور سعيد

---

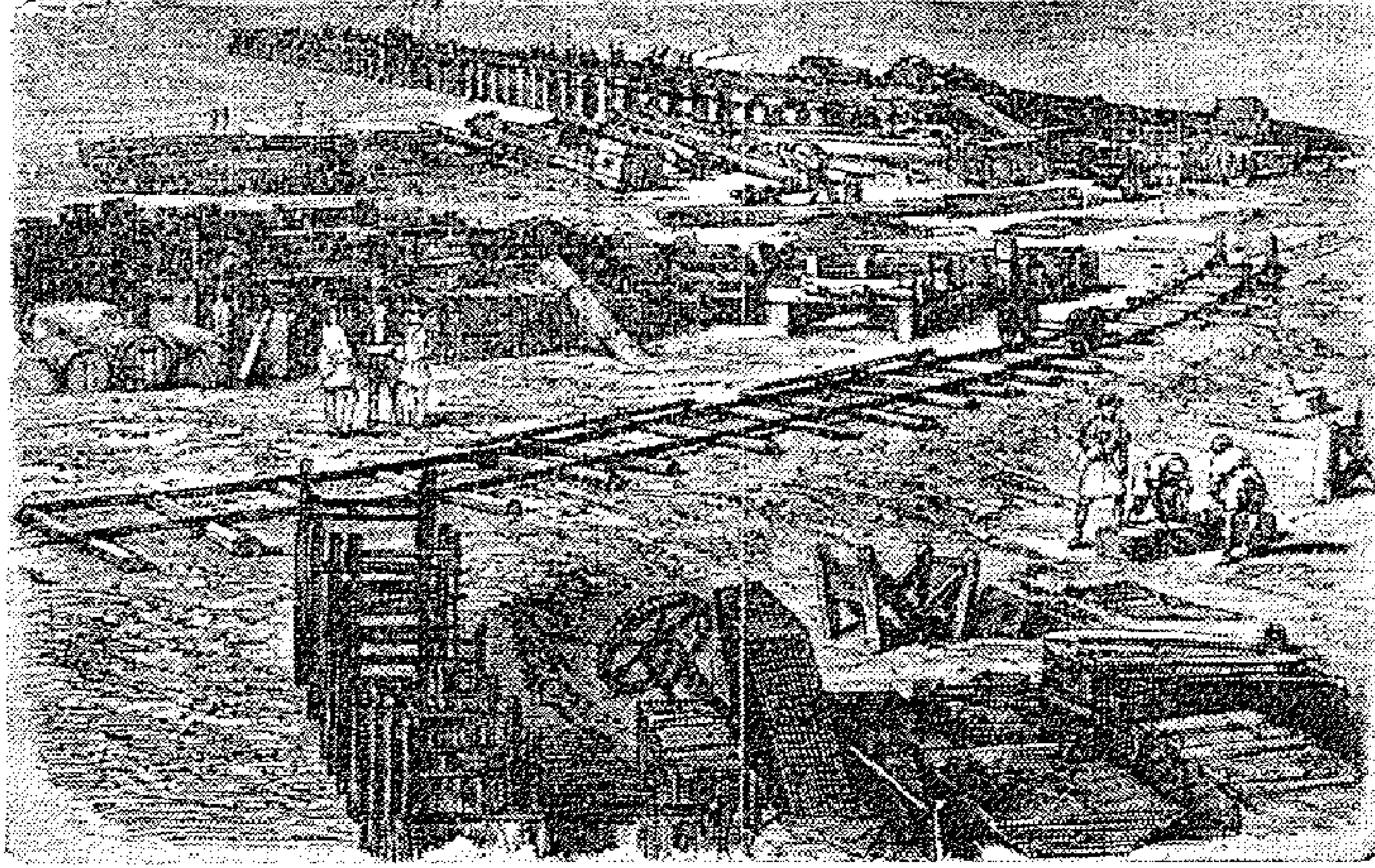
(١) Berteaux et Roux, op. cit., p. 20

(٢) Nousbaum et Hutchings, op. cit., p. 111.

(٣) Wilson, op. cit., p. 28.

(٤) Nousbaum et Hutchings. op. cit., p. 103.

منذ أولى سنوات عمليات الإنشاء ، فكان من الضرورى أن يكون أول ما يهتم به المشرفون على العمل هناك هو إنشاء مرسى مؤقت . وقدكان هذا المرسى المؤقت مكونا الجزء الجنوبى للحاجز الغربى . وكان مقدرا لهذا الجزء من الحاجز صورة رقم (٥) والمبنى من الخشب أن يمتد لمسافة ٢٦٠ مترا ، حتى يصل لأعماق



صورة رقم (٥) المرسى المؤقت فى بور سعيد .

٣ أمتار . وكان هذا هو الجزء الأول من الحاجز الغربى الذى بدىء فى وضع أعمدته الخشبية منذ أكتوبر سنة ١٨٥٩ أى منذ سنة الانشاء . وفى أول يناير سنة ١٨٦٢ وصل طول هذا الحاجز المؤقت إلى ١٨٤ مترا ووصل بعد ذلك إلى امتداد ٤٠٠ متراً .

وقد بدىء بعمل هذا الحاجز منذ سنة الإنشاء لتيسير الملاحة البحرية السفن ذلك أنه لم يكن هناك وسيلة لوصول السفن[١] إلى الشاطىء ، ولذا فقد كان يتم تفريغ هذه السفن عن طريق تفريغ البضاعة فى قوارب كبيرة كانت واسطة الاتصال بين السفن والحاجز المؤقت . وفى سنة ١٨٦٠ فكر فى إنشاء جزء محمى للسفن التى يقل غاطسها عن ٥ مترا ولذا فقد أنشىء على امتداد الحاجز الغربى وعند عمق ٥ أمتار جزيرة[٢]، حيث كانت تتم عليها عمليات التفريغ للسفن القادمة إلى بور سعيد وكانت هذه الجزيرة تمثل فى الوقت نفسه مستودعا للبضائع فى الوقت الذى كان

(١) Viosin, op. cit., T. 6, p. 37.

(٢) Fontane et Roiu, op. cit.. p. 51.

لا يسمح الجو فيه بعمليات تحميل السفن الصغيرة بالبضائع من هذه الجزيرة إلى الساحل . وقد بدىء فى عملها فى مارس سنه ١٨٦٣ وانتهى فى سبتمبر من نفس السنة وبهذا أمكن تيسير مهمة السفن ونقل حمولتها إلى الشاطىء .

وقد ملىء الجـــزء الممتد من أول الحاجز الغربى إلى الجزيرة بعد ذلك فى سنة ١٨٦٥ وإلى هذا التاريخ كان يستخدم فى البناء الأحجار المستوردة من المكس بالاسكندرية [١] ولما كانت هناك عقبات تحول دون استمرار استغلال ذلك الحجر فكر فى استغلال مواد أخرى الأمر الذى انتهى إلى إنشاء الكتل الحجرية المصنوعة كما سبقت الإشارة وقد عهد فى عملها إلى إخوان ديسو فى سنة ١٨٦٣ . وفى سنة ١٨٦٤ [٢] بدىء فى تأسيس مصنع الكتل الحجرية المصنوعة ، وبدأ غمر هذه الكتل فى الماء فى أغسطس سنة ١٨٦٥ فى ذلك فى الجزء الذى يوجد بين المرسى المؤقت والجزيرة واستمرت عملية إنزال هذه الكتل إلى الماء شمال الجزيرة حتى ديسمبر سنة ١٨٦٨ حيث انتهى [٣] العمل من الحاجز الغربى وقد بلغ طوله ٢,٥٠٠ مترا ويرتفع عن سطح الماء بمقدار مترين .

وهكذا نجد أن المدة التى استغرقها إنشاء هذا الحاجز استمرت منذ سنة الانشاء حتى قبيل عهد إفتتاح القناة. والواقع أن هذا الحاجز الغربى بسبب تعرضه للرواسب فى غربه قد تراكمت عليه الكثير منها فى ذلك الجزء ، الأمر الذى أدى فى النهاية إلى ضرورة التفكير فى إطالة هذا الحاجز كما حدث بالفعل بعد ذلك بسنوات [٤]

الحاجز الشرقى :

إن بناء الجزء الأول من الحاجز الغربى كان يمثل نوعا من الحماية من خطر وجود الرمال التى تحملها المياه البحرية الجارية تلك الرمال التى كانت عبارة عن إحدى عوامل التعرية مع الأمواج التى تثيرها الرياح الشديدة ، وبهذا كان الجزء الشرقى من الميناء مهدداً بهذا الخطر [٥] منذ نشأة الثغر ، وكانت القرية المصرية

(١) Wilson, op. cit., p. 28.

(٢) Reymond, op. cit., pp. 55 — 57.

(٣) Ibid, p. 46.

(٤) Mousbum et Hutchings, op. cit , p. 115.

(٥) Reymond, op. cit., pp. 46 — 48.

أو حى العرب موجود فى هذا الجزء . ولهذا السبب أنشىء شبة حاجز صغير الغرض منه حماية هذا الجزء الساحلى وقد تم منه خمسين مترا، وذلك فى أثناء شهرى سبتمبر واكتوبر سنة ١٨٦١ .

ولم يبدأ العمل فى هذا الحاجز برسمه الأساسى الأخير إلا فى سنة ١٨٦٦ . وهذا يوضح قيمة العامل الجغرافى إذ أن تأخر بدء العمل فى هذا الحاجز عن الحاجز الغربى يؤكد أهمية الدور الذى تلعبه الرواسب والرياح على الجزء الغربى من الميناء ، كما كان الاهتمام بالحاجز الغربى لأن عملية تفريغ السفن قد أصبحت ميسرة بسببه.

وكما استعملت الأحجار الطبيعية فى بناء الجزء الأول من الحاجز الغربى ، نجد أن الأحجار الطبيعية استعملت كذلك فى الجزء الأول من الحاجز الشرقى. وقد بدأت الكتل المصنوعة تستخدم فى بناء هذا الحاجز فى يناير، وذلك لعمق ٣ أمتار وعلى بعد ٢٧٠ مترا(١) من مبدئه، وقد تم عمله فى ٢١ يناير سنة ١٨٦٦ ، بطول قدره ١,٩٠٠ متراً ويبلغ ارتفاعه عن مستوى سطح المياه مترا واحداً .

ويلاحظ أن الحاجز الشرقى أقل طولا من الحاجز الغربى ، وذلك أن مصدر الرواسب من الغرب ، وبذلك كان الحاجز الغربى أكثر طولا ، فكان طبيعيا أن تصبح الحماية من الناحية الغربية أقوى ، الأمر الذى يبدو فى طول الحاجز الغربى وكثرة امتداده واستمرار هذا الامتداد مع مضى الزمن فقد بلغ طوله الآن ما يقرب من ٧ كيلو مترات (٢) .

ويمكن أن يتضح من الشكل رقم (٦) أن المسافة التى بين نهاية الحاجز الشرقى والغربى تبلغ ٧٠٠ مترا وتتسع المسافة بين الحاجزين كلما اتجهنا نحو الجنوب .

إذن فقد أنشئت الحواجز المائية اللازمة لحماية الميناء وذلك لمواجهة الاحتياجات الضرورية لجعل مياه الثغر هادئة ولتأمينه من خطر الرواسب المستمرة .

إن الأعمال الخاصة بإنشاء الميناء لا تقتصر على عمليات الحفر ولا على إنشاء الحاجزين فحسب ، فهناك منشآت أخرى لا بد من إتمامها حتى يتيسر تحقيق الغرض النهائى للثغر . فقد أنشىء فى أول الأمر ممر مائى ضيق بين منشآت الثغر وبحيرة (٣) المنزلة وقد حفر هذا الممر المائى على طول الساحل الغربى للبحيرة ، وقد أصبح

(١) Voisin, op. cit., T. 6, pp. 185 etc.

(٢) Nousbuam et Hutchings, op. cit., p. 115.

هذا الممر مدخلا للثغر . وقد كان فى مبدأ أمره لا يفصله عن البحر إلا شريط ساحلى ضيق عرضه ٦٠ مترا وكان يمتد فى خط مستقيم نحو البحيرة ويبلغ عرضه ٥ أمتار وعمقه ٥٠ سنتيمترا عن سطح ماء البحيرة .

وقد بدأت أول كراكة فى العمل فى يونيه سنة ١٨٦٠ [١] — وكان من الأعمال التى أنجزتها حفر قناة يتراوح عرضها بين ١١ — ١٢ مترا وعمقها ١ ½ مترا . وفى سنة ١٨٦٢ اتصلت هذه القناة بالبحر فأصبح فى مقدور السفن المتوسطة الحجم والمستخدمة فى تفريغ السفن التجارية الاحتماء فى البحيرة .

ولقد بدأت الأعمال تتقدم بسرعة بعد سنة ١٨٦٥ نظرا لأن هناك شركة أخذت على عاتقها القيام بالأعمال اللازمة . وكانت مسألة وصل الثغر بالبحر عن طريق قناة صالحة هى أكثر الأعمال أهمية ، ولذا كان يراد عملها على وجه السرعة لتسهيل عملية امداد الثغر بحاجاته من البحر عن طريق السفن . وكان مما يعوق عمل الكراكات عملية إنزال الكتل الصناعية فى البحر لبناء الحواجز المائية . وكان الاتجاه إذ ذاك هو العناية بإيجاد قناة صغيرة يمكنها أن تسمح للسفن ذات الحمولة القليلة بالوصول إلى داخل الثغر . وبالفعل فى أول نوفمبر سنة ١٨٦٥ كانت قناة المدخل قد حفرت ، وفى سنة ١٨٦٦ وصلت الكراكات حتى عمق ٦ أمتار وعرض قدره ١٠٠ مترا . وبعد ذلك توالت الأعمال الخاصة بانشاء أحواض الميناء التى منها حوض التجارة وحوض الترسانة . وفى ٥ أكتوبر سنة ١٨٦٦ كانت قناة الميناء الأمامية قد بلغت أعماقها ٨ أمتار وكذلك عمقت [٢] الأحواض فى الميناء .

ولم يكن عمل الميناء قاصرا على هذه الأعمال وحدها بل كان لا بد من إنشاء بعض المنشآت التى من شأنها أن تيسر عمل البناء ومن أهمها :

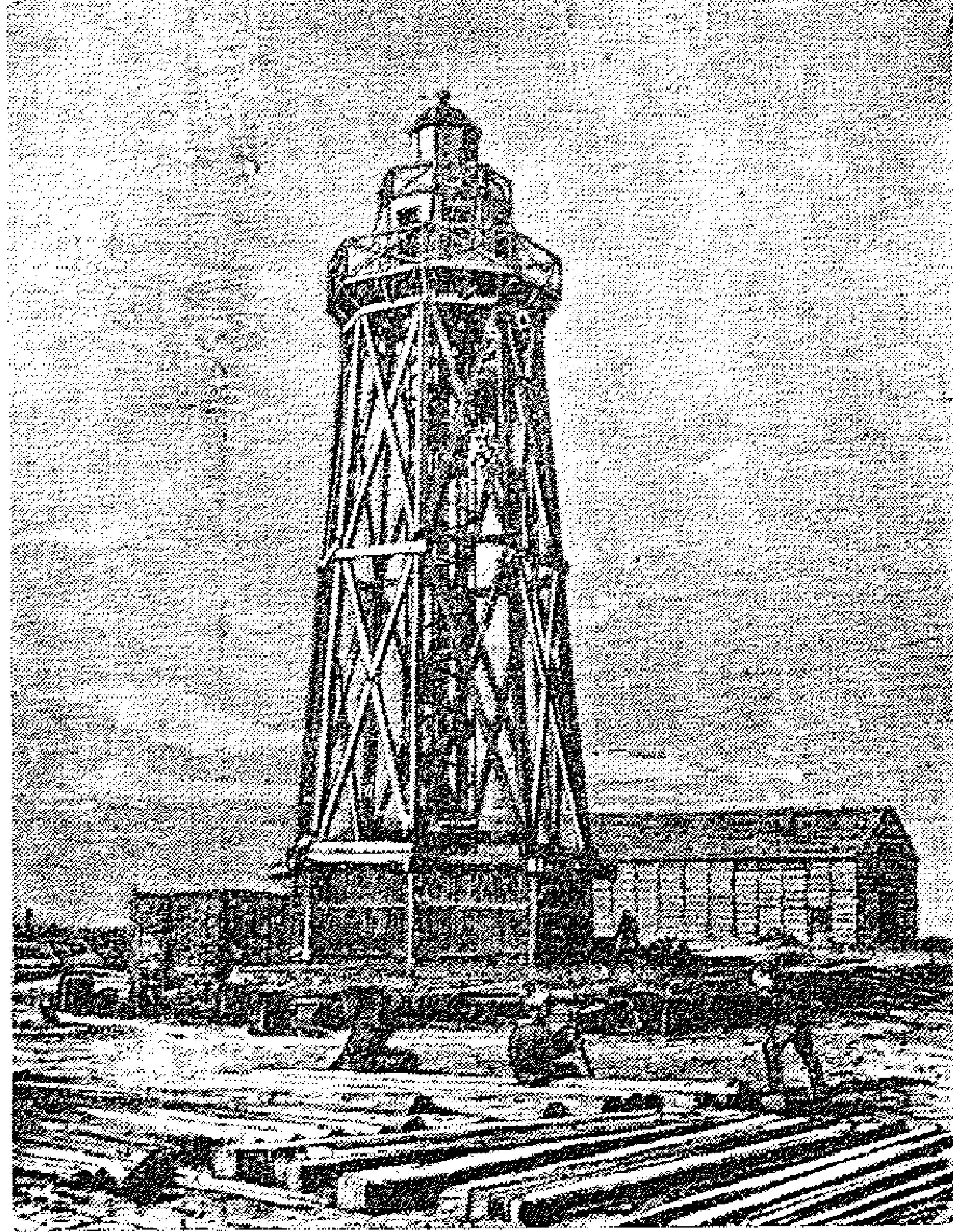
بناء الفنار :

كان وجود الفنار أمرا هاما لحياة الثغر منذ بدء عمليات الانشاء الأولى ، وخاصة وأن ثغر بورسعيد منذ نشأته قد بدأ فى استيراد المواد من الخارج كما سبقت الإشارة وعلى هذا فإن إنشاء الفنار منذ مبدأ وجود الثغر كان أمرا ضروريا .

(١) قناة السويس — ص ٣٤ .

(٢) Voisin, T. 4, p. 134.

وقد أضيء الميناء بواسطة فنار مؤقت — صورة رقم (٦) — كان يبلغ مدى ضوئه ١٠ ميلا . وكان هـذا الفنار على الساحل يبعد قليلا عن الحاجز الغربى ، وكان مبنيا من هيكل خشبي مرتفع وكان يفي بالغرض المطلوب منه فى مبدأ الأمر



صورة رقم (٦) الفنار المؤقت

ولـكن لما أكمل بناء الحاجز الغربي وأصبح طوله ٢,٥٠٠ متر الذى تم فى نهاية سنة ١٨٦٨ ، لم تعد هذه الإنارة كافية . وتبعا لتوجيه مصلحة الفنارات اتخذت العدة لإنشاء أربع فنارات جديدة من الدرجة الأولى على الشاطىء، وعهد إلى الشركة بالقيام بهذا العمـــل فأقيم ثلاث منها ؛ على رشيد والبراس ودمياط والرابع فى بور سعيد(١). وقد تم إنشاء هذا الفنار الجديد فى مارس سنة ١٨٧٠ واستمر فى العمل والقيام بوظيفته منذ هذا التاريخ حتى الآن .

---

(١) عبد الحميد يونس — ابراهيم زكى خورشيد . احمد الشنتناوى . دائرة المعارف الاسلامية . القاهرة ١٩٣٩ الجزء الرابع ص ٢٨٢ .

وهكذا يمكن القول أن الأعمال الإنشائية الخاصة بالميناء. قد تمت هذه الأعمال التى تتمثل فى الأمور الآتية : —

أولا : تعميق المياه عمقا كافياً لرسو السفن فى الميناء وحفر المجرى الملاحى

ثانيا : بناء الحواجز المائية .

ثالثاً : إنشاء الأحواض الخاصة بالسفن .

رابعاً : إنشاء الفنار لإرشاد السفن .

وقد رأينا أن هذة الأعمال الإنشائية الميناء قد بدأت فى بقعة هى التى أصبحت الآن ثغر بور سعيد . وهكذا تغلب الإنسان على الكثير من الظروف الطبيعية، وأمكنه فى النهاية أن يصل إلى غايته، وهى إنشاء ثغر على البحر المتوسط لخدمة الميناء.

وقد افتتحت القناة فى ١٧ نوفمبر سنة ١٨٦٩ فى[١] حفل عام حضره والى مصر وكثير من ممثلى الدول الأجنبية .

ولقد مر الميناء بعد ذلك على أدوار نمو وتطور مما أدى إلى زيادة الأعمال الإنشائية[٢] حتى يمكن أن تتمشى مع نشاط الميناء الملاحى، فتجد أنه بعد سنة ١٨٧٠ تستمر عمليات إقامة أحواض[٣] وبعض الانشاءات المختلفة فيها . واستمرت هذه الحالة حتى السنوات الأخيرة. فنجد أنه من بين هذه المنشئات التى تمت فى الميناء بناء حوض لمراكب الفحم وكان مثل هدا الحوض مهما فى ميناء تكثر فيها عبور السفن التى تحتاج إلى تزويدها بالفحم ، وإنشاء هذا الحوض لم يتم فى عهد إنشاء الميناء الاول بل بدىء فى إنشائه منذ سنة ١٨٧٣ على الشاطىء الاسيوى ويبلغ عرض هذا الحوض ١٠٠ متراً وطوله ١٠٠ متراً .كذلك أطيل الحاجز الغربى. وذلك أنه أثناء عملية بنائه ما بين سنة ١٨٥٩ — ١٨٦٨ فقد كانت أعماق المياه تتقدم وذلك نتيجة للارساب المستمر الذى يوجد على الشاطىء هناك وخاصة فى هذا الجزء ، وقد ظهر هذا الامتداد واضحاً فى سنة ١٨٧٢ لدرجة أن الحاجز لم يعد يصل لخط عمق ٩ أمتار، ولمعالجة هذه الحالة رؤى أن يمتد الحاجز لمسافة طولها ٥٠٠ متر حتى يمكنة الوصول إلى عمق ٩ أمتار وقد تم ذلك ما بين سنة ١٧٧٢

---

(١) Reymond, op. cit., pp. 56 — 57,

(٢) Ibid, pp. 87 — 97.

(٣) Ibid, pp, 87 — 97.

— ١٨٧٥ . كذلك كان من المنشآت التى أقامتها الميناء ، حوض للبترول وذلك بسبب تزايد أهميته لتموين السفن التى تمر ببور سعيد . وقد تم بناؤه فى سنة ١٨٩٢ وتبلغ أبعاده ١١٧ × ٢٠ مترا بعمق ٨ أمتار . بناء حوض عباس — بدأ بناؤه سنة ١٨٨٤ وانتهى منه سنة ١٨٩١ وإبعاده ٧٥٠ × ٢٠٠ مترا ومخصص لاعمال معينة من نشاط الميناء ، ذلك أنه نظراً لبعده عن المدينة لم تستعمله السفن الآتية لبور سعيد ، ولا سفن العبور ، ومن سنة ١٨٩٧ لم يعد يستعمل إلا للسفن الجانحة فى جزئه الجنوبى ، ولسفن (١) البترول . وفى هذه السنة ١٨٩٧ قرر تحويل سفن الفحم اليه ليبعد ذلك الغبار المترتب عن تفريغ الفحم عن المدينة؛ وتتابعت أعمال الانشاءات فى الميناء تمشياً مع حركة النمو والتطور التى افترضتها ظروف حياة الميناء . فقد أنشىء فيها جزيرة أمام حوض الفحم ، كما أنشىء عدد آخر من الجزر الذى يساعد على عملية النشاط الملاحى فى الميناء ، وقد تزايدت عمليات الإنشاء والاصلاح فى الميناء بمرور الزمن ، ذلك أن حوض البترول بزيادة الحركة فيه قد رؤى توسيعه ليمكنه إيواء سفينة بترول ذات الحركة الكبيرة ويسع أكبر عدد ممكن من سفن البترول ، وقد انتهت هذه العملية سنة ١٩٠١ واستمرت الإنشاءات فى الميناء .. فقد أنشىء جزء خاص فى حوض شريف لرسو السفن ، كما إنشىء محجر صحى لعزل المرضى والعناية بهم ، وأنشىء فى سنة ١٩٠١ على كيلو ٥ و ٤ على الشاطىء الاسيوى . وقد أدى تطور الحركة الملاحية ونموها إلى ضرورة إيجاد منطقة حركة لتقوم بمهمة المستودع. وقد تقرر هذا فى فبراير سنة ١٩٠٢ وهكذا أصبح فى بور سعيد منطقتين تشرفان على النشاط التجارى . المنطقة الاولى الجمركية وهذه تقع على الشاطىء الافريقى من الجزء الشمالى من الميناء حتى الرصيف الذى يوجد فيه حوض شريف ، وكذلك المنطقة الحرة وهى تمتد على طول الشاطىء الافريقى (٢) والجنوبى والتى تعتمد فى أهميتها على حركة تجارة المرور .

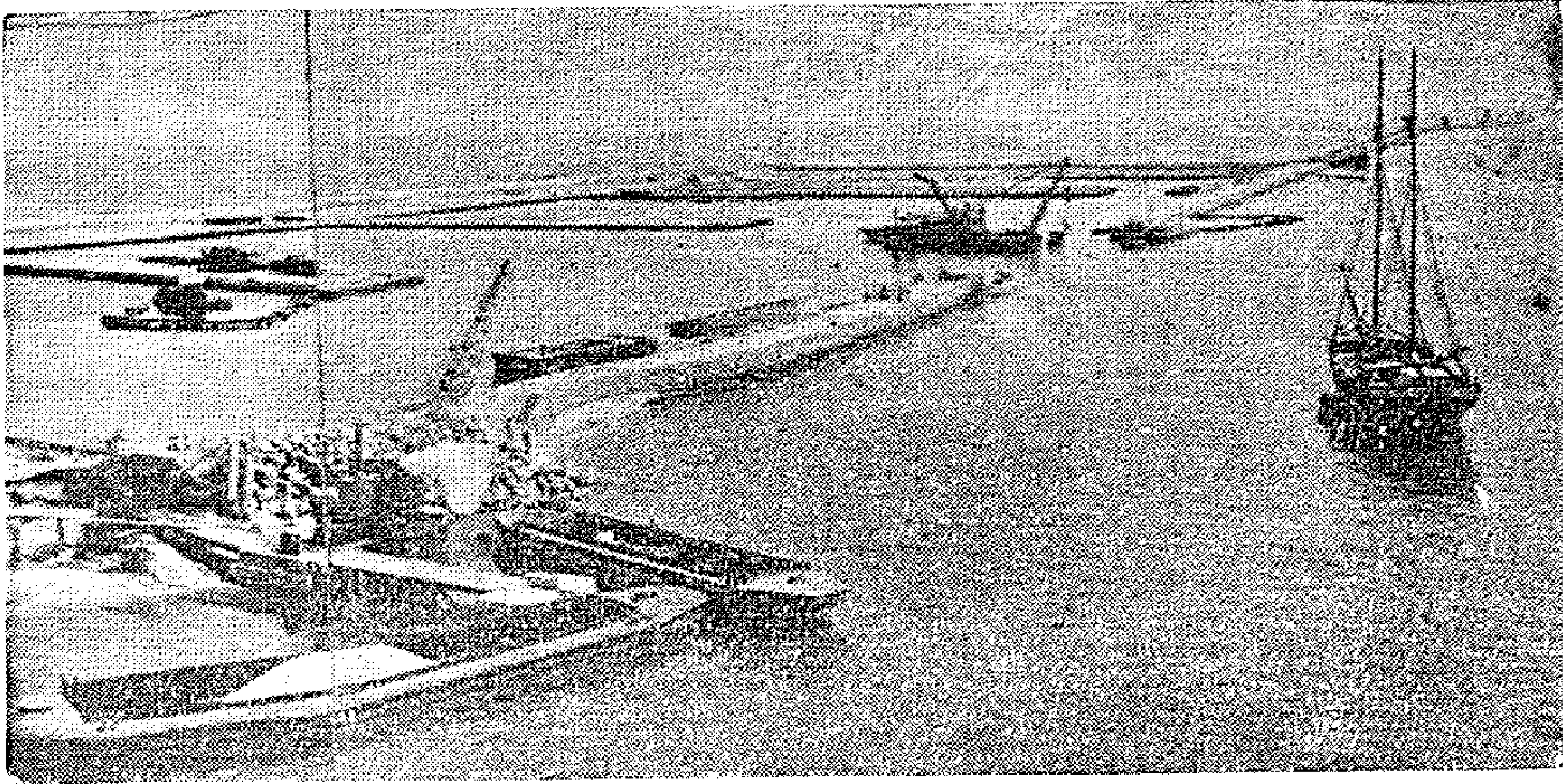
وقد درست عدة مشاريع لإمتداد بور سعيد . فكان هناك مشروع فى سنة ١٩٠٠ ثم مشروع آخر سنة ١٩٠٢ ومشروع ثالث سنة ١٩٠٣ وهو المشروع

---

(١) Reymond, op. cit., p. 91.

(٢) خريطة بورسعيد ، طبعة مصلحة المساحة سنة ١٩٣٧ مقياس الرسم ١ : ٥٠٠٠ .

الذى نفذ بعكس المشروعين السابقين. وبمقتضى هذا المشروع الثالث أدخلت عدة تحسينات على الأحواض فى الميناء، كما أكمل عمل حوض[١] البترول ورصيف المازوت وبدأ استعمالها سنة ١٩٠٦. كذلك أمتد الحاجز سنة ١٩١٠ لمسافة ٥٠٠ مترا وذلك لحماية الورش العامة المقامة على الرصيف الاسيوى وقد وسع حوض شريف واستمرت عمليات النمو والتوسع فى الميناء مما يلائم حالة النشاط الملاحى، والمتتبع لخرائط ميناء بور سعيد[٢] منذ مبدأ نشأتها حتى الآن يلاحظ ظاهرة نمو هذه الميناء باستمرار وامتدادها نحو الجنوب حيث تتزايد المنشئات الخاصة بأعمال الميناء. ومن دلائل استمرار عمليات الإنشاء أنه قد تعهدت شركة القنال بموجب المادة ٥ من اتفاقية ٧ مارس ١٩٤٩ المبرمة مع الحكومة المصرية بأن تعد فى بور سعيد — فى نطاق البرنامج السابع للأعمال الكبرى بالقناة البحرية — حوضا خاصاً لرسو مراكب الصيد.



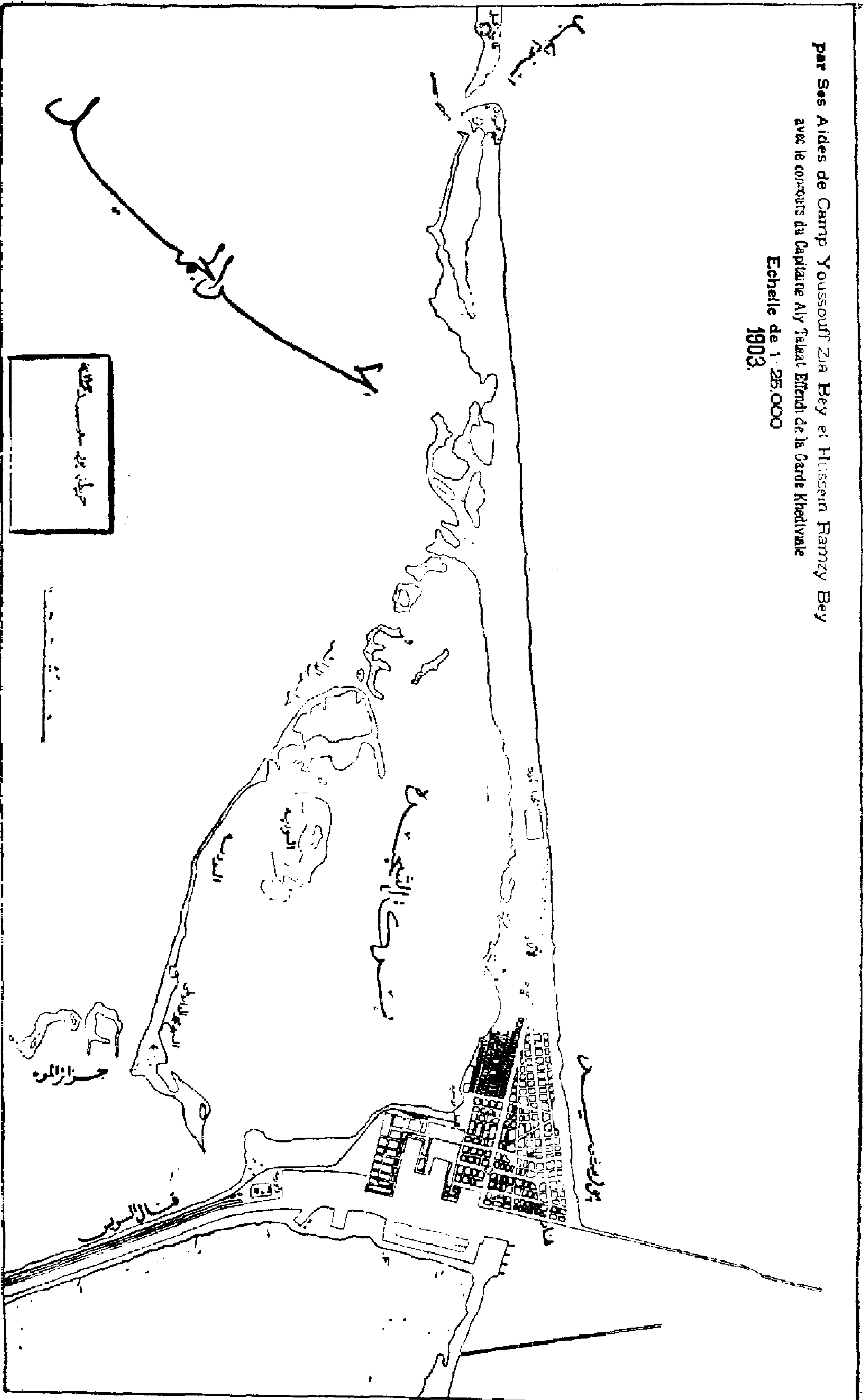
صورة رقم (٧) حوض الصيد فى دور الإنشاء

وهذا الميناء الجديد الذى يقع على الشاطىء الافريقى عند مدخل ميناء بورسعيد تبلغ مساحة المياه فيه ٤٤٠ مترا طولا و ١٧٥ مترا عرضا وهو مقسم إلى أربعة أحواض ثلاثة منها لرسو المراكب عرض الواحد ١٠٠ متر تقريبا وعمقه أربعة

---

(١) Reymond, op. cit., p. 91.

(٢) خرائط بورسعيد الأصلية المتتالية — مصلحة المساحة.
Fontane et Riou, op. cit., pp. 72 — 73.


par Ses Aides de Camp Youssouff Zia Bey et Hussein Ramzy Bey
avec le concours du Capitaine Aly Talaat Effendi de la Garde Khedivale
Echelle de 1 : 25.000
1903.

(شكل ٧)

(شكل ٨)

أمتار والحوض الرابع لإصلاح المراكب ويبلغ عرضه ٥٠ مترا وله ساحل تسحب عليه المراكب عرضه ٣٠ مترا .

والميناء الجديد يعتبر من التحسينات الهامة التى أدخلت على ميناء بور سعيد فهو يمنع ازدحام هذا الاخير بمراكب الصيد الصغيرة كما أنه يتيح لهذه المراكب مكانا آمنا تأوى اليه[١]. ويتضح من صورة رقم (٧) شكل حوض الصيد أثناء إنشائه. وهو مزود بمنشآت توزيع المياه والوقود لتسهيل تموين زوارق الصيد .

والناظر إلى مظهر الميناء فى عهد أول إنشائها — ومظهرها الحديث[٢] يمكنه أن يلحظ ذلك التطور الكبير الذى طرأ على الميناء — كما يتضح ذلك من الخرائط[٣] المتتالية لبور سعيد — ويمكن أخذ صورة واضحة عن ذلك التطور بمقارنة مظهر الميناء سنة ١٩٠٣ الشكل رقم (٨) ومظهرها سنة ١٩٥٠ شكل رقم (٩) .

(ب) نشأة المدينة :

كان لطبيعة المكان الذى نشأت عليه مدينة بور سعيد ، أثره على تحديد شكل المدينة ، فلقد أنشئت على جزء من الشريط الساحلى المحصور بين البحر فى الشمال وبحيرة المنزلة فى الجنوب ويحدها شرقا مدخل قناة السويس[٤] .

لقد أنشئت المدينة إلى الغرب من الميناء على بعد ١٢ كيلو مترا من أشتوم الجميل ، الواقعة على فتحة بحيرة المنزلة التى تصل بينها وبين البحر المتوسط وهذه القرية معظم سكانها من صيادى السمك[٥] .

وتقع مدينة بور سعيد على خط عرض ٣٥° ١٥ ٣١ شمالا وخط طول ٤٢° ٣٢١٩[٦] شرقا .

وأن مظهر الشريط الساحلى الذى قامت عليه مدينة بور سعيد قبل إنشائها ، كما يتضح ذلك من خريطة أطلس نابليون[٧] عبارة عن أرض ضيقة بين البحر

(١) قدمت شركة القناه هذا النص .

(٢) خريطة بورسعيد سنة ١٩٥٠ .

(٣) خرائط بورسعيد الأصلية المتتالية (الأصلية) مصلحة المساحة .

(٤) خريطة بورسعيد — مصلحة المساحة طبعة سنة ١٩٤٣ مقياس الرسم ١ : ٢٥٠٠٠

(٥) Fontane et Riou, op. cit., pp. 111 — 114.

(٦) Encyclopaedia Britanica, Vol. 22, 11th edit. New York 1911, p. 131.

(٧) أطلس نابليون — لوحة رقم ٣٤ .

والبحيرة ويقع إلى الشرق من مكان المدينة فم أم فرج ، وإلى أقصى الغرب فم الجميل (أشتوم الجميل) ويضيق هذا الشريط الساحلى فى بعض الجهات ويتسع فى جهات أخرى ، كما توجد الجزر الصغيرة الكثيرة الموجودة فى جنوب الشريط الساحلى فى بحيرة المنزلة نفسها ، بعكس الحال فى جزئه الشمالى المطل على البحر المتوسط حيث يظهر الساحل مستويا . كما يتضح من هذه الخريطة أطلال بيلوز والفرما إلى الشرق من مكان مدينة بور سعيد .

وقد كان مقرراً فى مبدأ الأمر أن يكون مدخل القناة هناك مكان تلك الأطلال وذلك حسب المشروع الابتدائى سنة ١٨٥٥(١) . كما يتضح من خريطة أطلس نابليون هذه آثار الفرع البيلوزى الذى كان ينتهى إلى البحر المتوسط بالقرب من بيلوز والفرع التأنيتى القديم الذى كان ينتهى إلى البحر فى مكان يقع إلى الغرب قليلا من المكان الذى نشأت عليه(٢) المدينة .

وقد قيل فى وصف البقعة التى قامت عليها مدينة بورسعيد (وذلك قبل نشأتها) ما يلى:

لم يكن بجوار هذا الموقع الذى اختاره ديليسبس . . للقيام بعمله الضخم أى علامة من علامات الحياة ، لقد وجدنا المكان موحشاً ليس فيه أثرا للانسان وعبثاً حاولنا العثور على شجرة أو شىء من الخضرة فى هذا الموقع الصحراوى ، فلم نجد إلا رمالا محرقة ، ومع ذلك فلم يتردد ديليسبس فى أن يشرع فى عمله الضخم مبتدئا من هذه النقطة التى كان مقدرا أن تنشأ عندها مدينة بور سعيد البديعة(٣)

ومن المعروف أن للموقع الجغرافى والظروف الطبوغرافية(٤) تأثيرا على شكل المدن(٥) وقد أثرت هذه الظروف على الشكل النهائى لمدينة بور سعيد .

وقد أنشئت مدينة بور سعيد لخدمة الغرض الملاحى لقناة السويس فإنشئت هذه المدينة على الأرض المجاورة للميناء مباشرة ، ولقد استعرض البحث الظروف التى انتهت اليها المراحل الخاصة باختيار البقعة الملائمة لنشأة الميناء. وكان من الطبيعى

---

(١) Voisin, T. 6, plate 8.

(٢) أطلس نابليون — لوحة رقم ٣٤ .

(٣) Ritt, op. cit., p. 162.

(٤) Taylor, op. cit., p. 248.

(٥) Chabot, cit., p. 99.

أن تنشأ مدينة لخدمة الثغر[١] هناك ، وهذا هو سبب إنشاء مدينة بورسعيد . ولقد شاءت الظروف الخاصة لتلك البقعة التى نشأت عليها المدينة أن تكون فى غرب القناة وليس فى شرقها ، ذلك أنه كان لموقع دلتا النيل إلى الغرب من القناة وهى مصدر الموارد المائية العذبة والمنتجات الزراعية تأثيره على إختيار مكان المدينة فى غرب القناة[٢] وليس فى شرقها . شأنها فى ذلك شأن جميع المدن التى نشأت بسبب حفر قناة السويس . وإن كانت بورسعيد قد نشأت فيما بعد على الناحية الشرقية لقناة السويس فقد كان لنشأتها ظروف خاصة كما أن المياه العذبة قد وصلت اليها بطريقة سهلة ميسرة[٣] .

وهكذا تبدو قيمة العامل الجغرافى وأثره الواضح على تحديد موقع كل من الميناء والمدينة مما يتمشى مع رأى القائلين بمذهب الحتم الجغرافى ، فإن أصحاب هذا المذهب يمكنهم أن يجدوا هنا دليلا قوياً على أثر البيئة ، ذلك الأمر الواضح من تحكم تلك البيئة فى اختيار الموقع الملائم للمدينة والميناء . إلا أن المدينة بمظهرها الأخير قد ساهم فى إنشائها العامل البشرى الذى كان له أثره الواضح الملموس على تغيير كثير من المعالم الطبوغرافية[٤] وضم أجزاء من المسطحات المائية التى كانت تشملها مساحات من بحيرة المنزلة إلى أرض المدينة نفسها. فان كان موقع بورسعيد هو الاستجابة للظروف الجغرافية البحتة التى حاول الإنسان الاهتداء لأنسبها للوصول إلى غرضه إلا أن العامل البشرى قد ظهر واضحا فيما بعد . بل ظهر هذا العامل العامل منذ مبدأ إنشاء المدينة ، وتمثل فى ذلك المجهود الذى قام به لاكتساب أراضى جديدة تاستمرار على حساب بحيرة المنزلة[٥] . وتهتم جغرافية المدن بتتبع آثار كل من الإنسان والظروف الطبيعية على المظهر الأخير[٦] للمدينة .

والواقع أن نمو وامتداد المدينة يمثل بوضوح الفكرة القائلة بأن المدن ،

---

(١) Barault, E. Politique du Ganal de Suez, p. 34.

(٢) Compagnie Uneverselle du Suez de Canal Martime, Paris, 1908.

(٣) Lorin H. "L'Egypte D'aujourd hui Le Pays et Les Hommes". Le Caire, 1925, p. 114.

(٤) خرائط بورسعيد الأصلية المتتالية — مصلحة المساحة .

(٥) على باشا مبارك الخطط — جزء ١٠ — ص ٢٦ .

(٦) Taylor. op. cit., p. 10

شأن كل كائن حى، أدوار نمو وتطور وامتداد[1] ، وإن مدينة بور سعيد، شان كل المدن الأخرى . قد مرت على هذه المراحل المختلفة منذ نشأتها حتى المظهر[2] الذى هى عليه الآن .

ونظرا لضيق الجزء الساحلى الذى قامت عليه المدينة مع عدم ارتفاعه كثيرا عن سطح البحر . فإنه كان يتعرض دائماً لطغيان المياه من البحر فى الشمال والبحيرة فى الجنوب ، وذلك أثناء الجو[3] العاصف . فقد أشير إلى أن هذا الشريط الساحلى كان يتراوح عرضه بين ٤٠ — ٥٠ مترا ولا يزيد فى أقصى اتساعه عن ١٥٠ مترا[4] فكان من المهم بعد تحديد الموقع الذى تبدأ منه أعمال الإنشاء[5] ، أن تقام على جانبي المدينة الشمالى والجنوبى نوعا من الحماية من خطر طغيان المياه ، وعلى هذا إنشيء رصيفا موازيا للساحل على ارتفاع ٢½ متر عن سطح البحر كما أنشئت أرصفة مماثلة فى أطوال المدينة الأخرى الجنوبية والشرقية والغربية[6] .

وكان من الضرورى رفع مستوى أرض المدينة نفسها إلى منسوب[7] يقرب من مترين فوق سطح البحر ، وهذا كله كان يستلزم كثيرا من المواد اللازمة لإقامة هذه المنشآت ، هذا بجانب أن أعمال الإنشاء الخاصة كانت تتجه إلى اكتساب مساحات من البحيرة وضمها للمدينة نفسها ، الأمر الذى إستلزم كثيرا من المواد اللازمة للردم . ومما ساعد على هذا الأمر وجود المواد المتخلفة من حفر الميناء[8] كما ساعدت حرارة الشمس[9] على تجفيف هذه المواد بسرعة . ولقد بدأ العمل كما سبقت الإشارة فى ٢٥ أبريل سنة ١٨٥٩ ، وكان معظم الموجودين هناك من العمال المصريين وبعض الأعداد الصغيرة من العمال الأوربيين، هذا بجانب المشرفين على عمليات الإنشاء وكان مجموع الموجودين هناك لا يتعدى ١٥٠ شخصا[10] .

(١) Ibid. p. 85.
(٢) خريطة بورسعيد مصلحة المساحة — طبعة سنة ١٩٥٠ مقياس الرسم ١ : ٢٥٠٠٠
(٣) Ritt, op. cit., p. 163.
(٤) Ibid, p. 167.
(٥) Vincent, op. cit., p. 13.
(٦) Reymond, op. cit., p. 114.
(٧) Ibid., p. 14.
(٨) Schonfield, op. cit., p. 128 — 129.
(٩) Fontane et Riou, op, cit., p. 35.
(١٠) Berteau et Roux, op, cit., p. 19

وقد كانت معظم جهود العمال في الشهور الأولى من عملية الإنشاء ، موجهة إلى اكتساب أراضي من بحيرة المنزلة لإقامة المنشآت اللازمة للحياة هناك كمنازل الإقامة ، والورش ، والمحلات التجارية ، وكانت المواد اللازمة للردم تفد من الكراكات ، ومن الرمال الساحلية ، وتنقل بواسطة سكك حديدية ضيقة تصل إلى ساحل البحيرة في خطوط كثيرة وتنتشر هناك على شكل مروحة[1] .

وخريطة بور سعيد سنة ١٨٦١[2] تبين المظهر العام لتخطيط المدينة في ذلك الوقت فهي تكون في مظهرها العام شكلا مربعا . فتوجد المنشآت لإقامة السكان والخاصة بالعمل في شمال المدينة حيث تطل على ساحل البحر . كما أن التخطيط قد رسم على أساس اكتساب مساحات من بحيرة المنزلة ، ويلاحظ أن بعض أجزاء المدينة الموجودة على اليابس تنتشر عليها الكثبان ، تلك الكثبان التي نجدها منتشرة في شمال شبه جزيرة سينا ، نجد أنها كظاهرة عامة مستمرة حتى المكان الذي نشأت عليه بور سعيد . وقد أشير إلى الكثبان في المنطقة المحيطة بهذا المكان وأنه على واحد منها يوجد الشيخ الخربوطي[3] (القابوطي فيما بعد) . وهذا « الشيخ » موجود على جزيرة في بحيرة المنزلة في جنوب المدينة . وكانت المدينة بجملتها تقع إلى الغرب من القناة الملاحية الصغيرة التي تم انشاؤها في هذه السنة ، والتي حفرت في جزئها الشمالي في البحر المتوسط ، وفي الجزء الجنوبي حفرت في بحيرة المنزلة ، وذلك لتخدم القوارب الآتية من دمياط لتغذية المدينة بحاجياتها وفي الشرق من هذه القناة نجد جزءا خاصا أطلق عليه « حي العرب » ويوجد هذا في الطرف الشمالي الشرقي من تخطيط مدينة بور سعيد ١٨٦٠ . وتظهر خريطة بور سعيد سنة ١٨٦٢ أنها قد امتدت إلى الجنوب أكثر مما كانت عليه الحال في سنة ١٨٦٠ . وكان من العوامل المساعدة على ذلك ضحولة المياه في بحيرة المنزلة من ناحية ووجود المواد المتخلفة من الحفر والممكن الحصول عليها من البيئة المحلية[4] من ناحية أخرى . والواقع أن هذه المدينة الناشئة تظهر كعضو نام متطور باستمرار

(١) Schonfie lid, op. cit., pp. 128 — 129.

(٢) Reymond, op. cit.. p. 40.

(٣) Daressy, op. cit., p. 93. and Brechere, "Le Desert de Suez," Paris 1863, p. 9.

(٤) Reymond, op. cit., p. 114.

فنجد ظاهرة اتساع أرضها تستمر منذ بدء ظهورها حتى الآن . وقد كان اتساع المدينة فى السنوات الأولى من إنشائها على حساب البحيرة .ذلك أن منشآت المدينة كانت تتركز كلها بجانب الميناء ، الأمر الذى ترتب عليه أن يكون امتداد المدينة نحو الجنوب فى السنوات الأولى من إنشائها . كما يلحظ ذلك من خريطة بورسعيد سنة ١٨٦٢ . فنجد أن المدينة قد امتدت نحو الجنوب حتى وصلت إلى حوض الترسانة وتتخذ شكلا مستطيلا تقريباً ، أطول أضلاعه المطلة على القناة الملاحية نفسها . ويلاحظ على هذه الخريطة أن حى العرب قد أصبح فى أقصى غرب المدينة. وقد أطلق عليه حى العرب الجديد ، كما يلحظ امتداد بحيرة المنزلة نحو الشمال حيث تقترب من ساحل البحر المتوسط عند حى العرب ، ويصبح عرض الشريط الساحلى هناك حول ١٠٠ متر . ويظهر حى العرب كجزء صغير لا يتعدى مساحته عشر مدينة بور سعيد نفسها ، كما أن هناك أرضاً فضاءاً تفصله عن المدينة فهو يبعد عنها إلى الغرب بما يقرب من ٥٠٠ متراً .

بعد ذلك تنمو المدينة على حساب البحيرة، فنجد بور سعيد فى سنة ١٨٦٧[١] أكثر اتساعا عن ذى قبل، ونجد أن المساحة التى كانت تشغلها بحيرة المنزلة فى غرب المدينة قد خططت ووصل التخطيط حتى شرق حى العرب ، فلم يعد هذا الحى منفصلا عن تخطيط المدينة نفسها ، بل أصبح جزوها الغربى — كما نجد أن المقابر قد أنشئت فى جنوب غرب المدينة على بعد يقرب من ٥٠٠ مترا عن ساحل البحر المتوسط ، كذلك من الظاهرات الجديدة فى المدينة وصول أنبوبة المياه العذبة اليها . وفى شرق المدينة نجد أن الميناء قد تمت. كذلك ظهر حوض الترسانة جنوب حوض التجارة . وهكذا نجد أن مظهر نمو المدينة والميناء قد سارا جنبا إلى جنب فهما توأمان تمخضا عن فكرة إتصال البحرين منذ بدء عمليات إنشاء حفر القناة وقد غذتهما الأعمال الإنشاء المتتالية . وتستمر عملية النمو — فنجد شكل مدينة بور سعيد سنة ١٨٧٠ عبارة عن مستطيل تقريبا أطول أضلاعه المطل على البحر المتوسط . فى غربها حى العرب . وإن كانت هذه المسافة بين البحر والبحيرة فى ذلك الجزء قد أصبحت حول نصف كيلو متر ، أى أن هناك مساحة تزايدت فى هذا الجزء على حساب البحيرة وذلك منذ سنة ١٨٦٢[٢] حتى سنة ١٨٦٧ .

(١) Reymond. p. 45.
(٢) Ibid, p. 68.

وقرب نهاية القرن التاسع عشر(١) نجد أن المدينة قد أمتدت نحو الغرب ، ثم نجد عملية الاكتساب على حساب البحيرة ما زالت مستمرة . وفى بدء القرن العشرين نجد بور سعيد(٢) تظهر على شكل مثلث أطول أضلاعه المطل على البحر المتوسط وتوجد فى جنوبها القابوطى . كما أن المقابر أصبحت فى مكان جديد، إذ نقلت من جنوب غرب المدينة إلى غربها مباشرة(٥) ولا نجد أى آثار للاستقرار المدنى فى شرق القناة ، فقد كانت عبارة عن جهات تغمرها المياه الضحلة وبعد ذلك بسنوات(٣) قليلة نجد امتداد المدينة المتوالى نحو الغرب، ونحو الجنوب — فنجد أن المدينة قد اتصلت بأرض يابسة، بالقابوطى، وهذه إحدى الظاهرات الجديدة فى المدينة والتى كان للانسان أكبر يد فى إظهارها . وذلك عن طريق عملية الردم المستمرة لبحيرة المنزلة فى جنوب مدينة بور سعيد .

وفى سنة ١٩٢٤ تظهر (٤) أرض جديدة للاستقرار فى الجانب الشرقى للقناة. فقد بدأت عمليات الاستقرار تتجه إلى هناك ثم تنشأ بور فؤاد فى سنة ١٩٢٦ وهذا مظهر جديد لامتداد المدينة .

وهكذا نجد أن امتداد المدينة قد اتخذ عدة اتجاهات .

١ — الاتجاه نحو الغرب على طول الشريط الساحلى .

٢ — الاتجاه نحو الجنوب على حساب بحيرة المنزلة .

٣ — الاتجاه نحو الشرق — شرق القناة .

وكان هناك اتجاها رابعاً نحو الشمال وهو الذى تم على يد العوامل الطبيعية فقد كان لضحولة المياه أمام ساحل المدينة مع وجود التيار البحرى من الغرب إلى الشرق وحمله للرواسب ، ووجود الحاجز الغربى للميناء ، هذه كلها كانت سبباً فى تراكم المواد أمام ساحل المدينة الشمالى ، الأمر الذى يمثل عملية مستمرة

---

(٣) خريطة بورسعيد . مصلحة المساحة سنة ١٨٨٧ . مقياس الرسم ١/٥٠٠٠ .

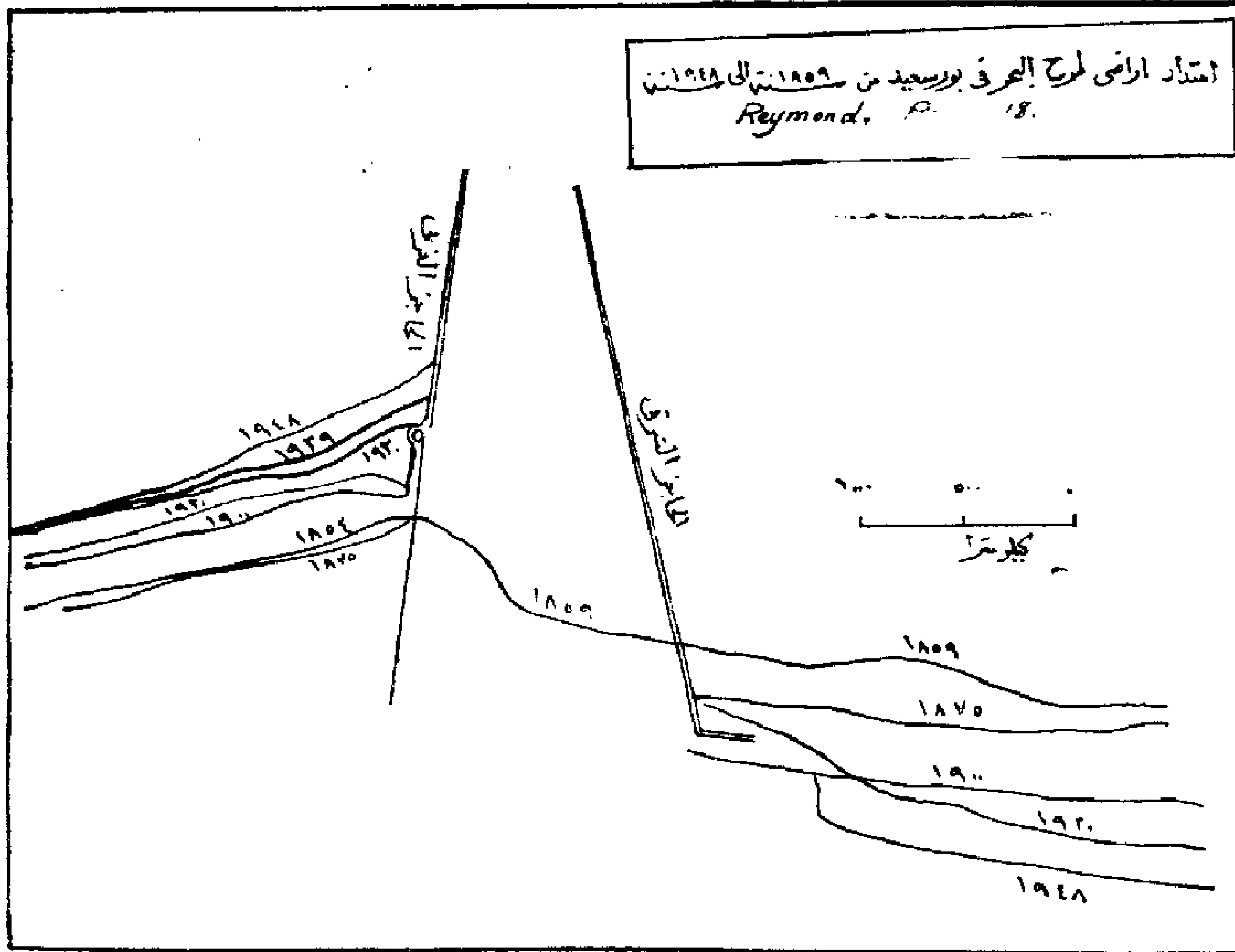
(٤) Port Said 1903 (parZia et Ramzy et Takaat) Echelle 1/5,000.

(٥) المصدر السابق .

(١) Port Said, Plane General Compagnie Universelle du Canal de Suez. Janvier, 1908. Echalle 1/5,000.

(٢) Egypt, Town Series Port Said, Novelle Ville Fouad, Sheet 948/138 Scale 1/5,000.

من سنة ١٨٧٥ حتى الآن . فالساحل الشمالى المدينة يمتد باستمرار نحو الشمال على حساب البحر — وقد بلغ طول امتداده فيما بين سنة ١٨٧٥ إلى سنة ١٩٥٠ حول ٦٠٠ متر أى فى مدة ٧٥ عاما امتد هذه المسافة ، أى بمعدل حوالى ٨ أمتار كل عام ، وهذا فى أقصى شمال شرق المدينة بجانب الحاجز الغربى مباشرة (شكل رقم ٧)



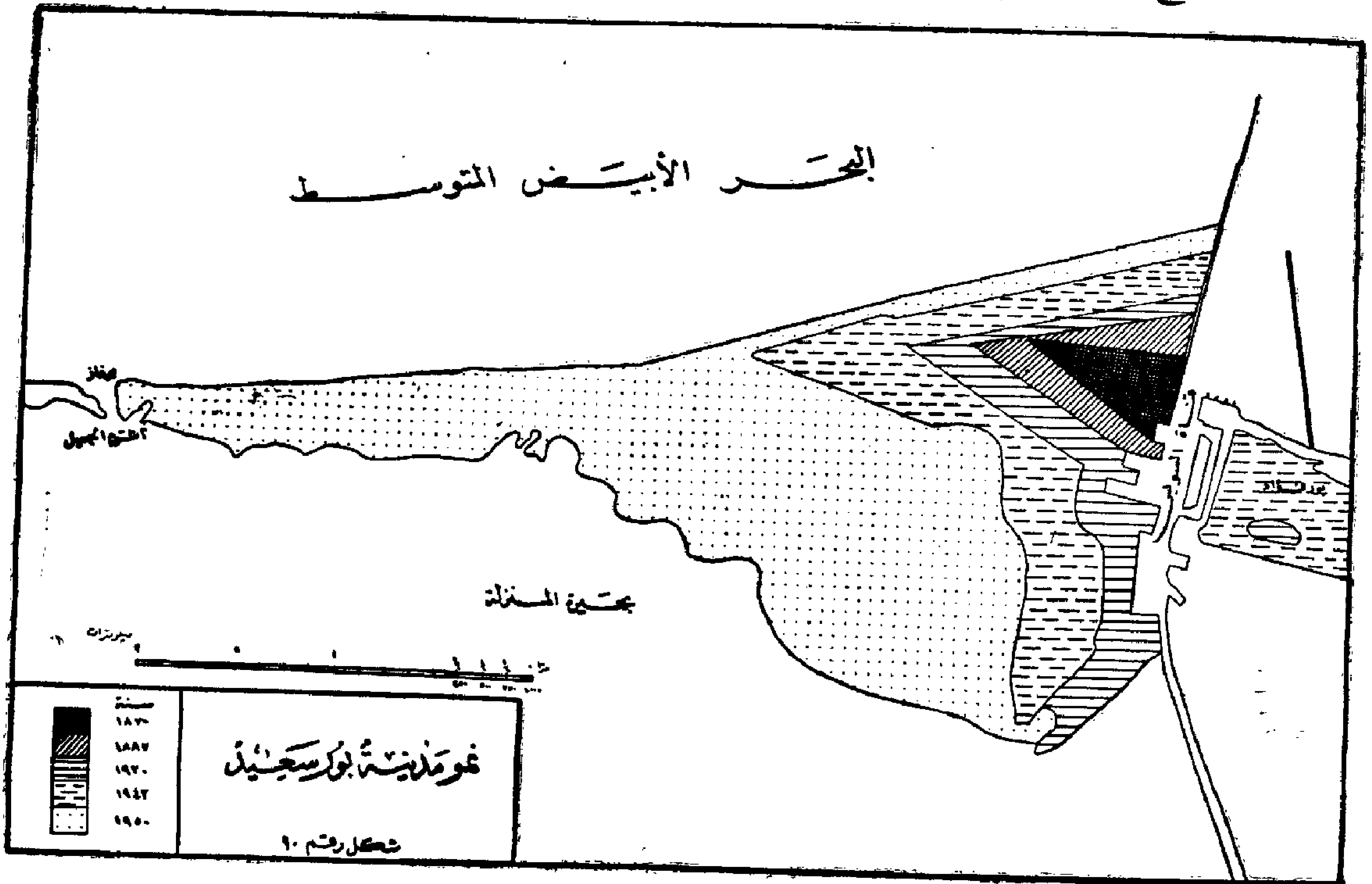
شكل (٩)

وهذا الامتداد المستمر أدى إلى أن الشارع الذى كان مطلا على البحر مباشرة وهو شارع أوجينا (كما كان الحال فى أول نشأة المدينة) قد أصبح الآن فى داخل المدينة ويبعد عن البحر بمسافة كبيرة . وقد أنشئت عدة شوارع أخرى فى شماله كما أقيمت المبانى على الجزء الجديد المكتسب من البحر . وهذه العملية لكسب الأرض على حساب البحر مستمرة دائما — اللهم إلا فى الفترة قبل سنة ١٨٧٩ ويمكن أن يعلل ذلك أنه بسبب إنشاء الحاجز الغربى ورفع مستوى المياه المحلية أمام ساحل المدينة الشمالى ، قد طغت المياه على جزء من ذلك الساحل ، ولكن بعد ذلك استمرت العملية فى التقدم على حساب البحر باستمرار (شكل رقم ٧) وعلى النقيض من هذا تماما فى شرق الحاجز الشرقى حيث توجد عملية نحر دائمة للساحل وقد تقهقر الساحل هناك بمسافة عدة كيلو مترات وذلك منذ نشأة بورسعيد حتى الآن (١)

(١) Reymond, op. cit., p. 68.

وهكذا نجد أن المدينة قد امتدت فى الاتجاهات الأربعة، على حساب البحر فى الشمال كما امتدت نحو الغرب على طول اللسان الساحلى بين البحر والبحيرة وكذلك فى الشرق حيث ظهرت بور فؤاد[1] بجانب امتدادها فى الجنوب على حساب البحيرة.

وأن الناظر لخريطة بور سعيد الفترة الأولى من إنشائها (شكل رقم ٨) ومظهر المدينة[2] الحديث (شكل رقم ٩) يلحظ ذلك النمو والامتداد — كما يتضح ذلك من (شكل رقم ١٠) .



(شكل رقم ١٠)

يلاحظ من هذا الشكل نمو مساحة بورسعيد تدريجيا . وإن كان امتداد المدينة سنة ١٩٥٠ قد يكون مبالغا فيه بعض الشىء الا إن إمكانيات المستقبل تجعل هذا الامتداد ممكنا .

(١) Reymond, op. cit., p. 150.

(٢) خريطة بورسعيد — مصلحة المساحة سنة ١٩٥٠ ، مقياس الرسم ١/٠٠٠ر١٠٥

الفصل الخامس

بور سعيد فى الدور الأول من الإنشاء

مقومات المدينة :

استعرضنا فى الفصول السابقة الظروف الخاصة بنشأة بور سعيد وكيف تغلب المجهود البشرى على العقبات التى واجهته وأمكنه فى النهاية أن ييسر قيام الميناء والمدينة وأن يجعل هذا حقيقة واقعية. وإذا كانت المدينة نوعا من الاستقرار البشرى على درجة خاصة من الرقى ، فيحق التساؤل متى يصح أن يطلق على استقرار ما ، كلمة ، مدينة ، وقد يبدو لأول وهلة أنه من السهل تعريف المدينة بما لها من ميزات وحياة تجعلها تختلف اختلافا تاما عن مظاهر الحياة الريفية . ولكن إذا دققنا النظر فى ماهية الصفات الخاصة التى تلزم لتجمع بشرى معين فى بقعة ما ليمكن أن يتخذ صفة المدينة أو الحياة المدنية، وجدنا أمامنا عدة تعريفات واختلافات جمة فى الآراء ، فمن الباحثين من يتخذ الأرقام الحسابية لعدد سكان التجمع البشرى فى بقعة معينة مقياسا للحكم على ذلك التجمع بأنه مدينة(١) أو قرية أو غير ذلك ، ولكن لا نكاد نجد اتفاقا عاما على الرقم بالضبط(٢) ، الأمر الذى كان مثار اختلافات عديدة ، وقد ذهب البعض إلى أن القيمة التاريخية(٣) للموقع الذى يقوم فيه التجمع تجعله فى حكم المدينة ، ولكن النقد على هذا الرأى هو أن كون هذه البقعة ذات أهمية تاريخية لا يعنى بالمرة قيام الحياة المدنية فيها بالمعنى المعروف . ولعل من أهم الصفات التى ذكرت عن المدينة أنها تختلف فى أعمالها ونشاطها عن الريف وتقوم بوظائف إدارية(٤) لا توجد نظائرها فى الحياة الريفية. ولكن اتضح أنه لا يصح الإكتفاء بهذا الرأى نظراً لوجود بعض القرى الريفية

(١) Taylor, op cit., p. 5.

(٢) Ibid, p. 5 — and Chabot, op. cit., pp. 8 — 9.

(٣) Cbabot, op. cit., p. 10.

(٤) Ibid, op. cit., p.p. 12.—13.

التى تتوفر فيها مظاهر معينة كالنشاط التجارى لتصريف المنتجات الزراعية، ووجود المجلس البلدى بجانب ما فيها من مبانى مشيدة على نظام خاص . ومما قيل عن تعريف المدينة أنها تمتاز بمظهرها الخارجى بما فيها من مبانى مشيدة على نمط أنها مدينة ، ولكن أليس هذا المظهر الذى يعرفنا المدينة ليس سوى تجسم لحقيقة أعمق هى الحياة التى تحياها(١) المدينة نفسها . ومما جاء فى تعريف المدينة أنها هى البقعة من الأرض التى يتواجد فيها السكان وتقوم حياتها على أهمية الموقع من حيث أنها نقطة التقاء عدة طرق تجارية(٢) . ويبدو ضعف هذا التعريف إذ أنه يخرج عن صفة المدينة كل التجمعات التى لا تقع على طرق تجارية، وأن كان هذا التعريف وحده كافيا بأن يعطى بور سعيد صفة المدينة . وهناك تعريفات أخرى للمدينة منها « المدينة هى عبارة عن تجمع الناس فى مكان ما ويكون أساس الحياة فى هذا التجمع مركزاً على نوع من العمل لا يكون قائما على الزراعة وأن يكون عماده الأساسى هو التجارة والصناعة ، وإن كان هذا التعريف ينطبق على بور سعيد فانه ليس كافيا كتعريف جامع مانع للمدينة .

ويطول بنا المجال لو استعرضنا التعريفات المختلفة للمدينة . ويمكن أن يقال أن المدينة تمتاز بوجود التجمع البشرى فى بقعة صغيرة محدودة المساحة نسبيا بجانب وجود مرافق عامة لخدمة هؤلاء السكان . ومن مظاهر الحياة المدنية فى أهم مرحلة(٣) من مراحل تطورها ظهور فكرة(٤) الأحياء المتمايزة (٥) ويمكن تتبع هذا فى مدينة بور سعيد وكيف أنها تمشت مع ظاهرة النمو والتطور الذى بدأت به منذ نشأتها وظلت مستمرة حتى الآن بشكل يظهر استمرار ظاهرة تقدم الحياة المدنية هناك من حيث كثرة عدد سكانها وتزايدهم باستمرار وزيادة مساحة المدينة سواء كانت هذه الزيادة على حساب البحر أو البحيرة أو فى شرق القناة على الشاطىء المقابل لبور سعيد وقد واجه المدينة مشكلة

---

(١) Chabot, op. cit., pp. 12 — 13.

(٢) Chabot, op. cit., p. 15.

(٣) Ibid, p. 15.

(٤) Taylor, op. cit., p. 10 and p. 422.

(٥) Taylor, G, "Geography in the 20 th Century," London, 1950, p. 525.

خاصة بسد إحدى حاجياتها الأساسية وهى الخاصة بإيصال المياه العذبة إليها .

بور سعيد تستكمل ما ينقصها من مقومات المدينة :

كان طبيعيا أن تواجه المدينة منذ لحظة إنشائها ، مشكلة المياه العذبة لإقفار(١) المنطقة منها تماما ، تلك المياه التى تعتبر أساساً جوهريا فى حياة الناس ، وأن تغذية المدن بالمياه هى أولى المسائل الهامة فلا يمكن لحياة بشرية أن تستمر بغير الاطمئنان إلى مورد ثابت دائم منها(٢) .

ولقد كان طبيعيا أن تعانى المدينة فى أثناء إنشائها من الافتقار(٣) للمياه العذبة وهى تلك الحاجة الأساسية للحياة ، وأن تحاول التغلب على إقفار المنطقة وجدبها بتوفير المياه اللازمة بشتى الطرق(٤) . وإذا كانت للموارد المائية العذبة فى تلك المنطقة لا توجد إلا فى المياه التى تأتى من فرع دمياط ، فكان طبيعيا أن تتجه الشركة إلى الاعتماد على هذه الموارد .

وكان طبيعيا أن تكون المياه المستحضرة لبورسعيد محدودة للغاية، وأن تكون مرتفعة الثمن، وكانت المياه تأتى من دمياط والمطرية وذلك عن طريق القوارب وعلى ظهور الإبل(٦) . ومن الطبيعى أن تكون هذه الموارد معرضة للتأخر فى بعض الأحيان ، كما أنها معرضة لأن تكون غير كافية ، وخاصة وأن عدد المشتغلين بالأعمال الخاصة بنشأة المدينة فى تزايد مستمر . ولقد ظلت مشكلة المياه فترة طويلة من أخطر المشاكل(٧) التى واجهتها الشركة . فكان طبيعيا أن تكون المياه فى تلك الفترة عزيزة وضئيلة ومرتفعة الثمن ، وخاصة وأنها تعتمد على كثير من الأيدى العاملة التى ساهمت فى استحضارها . ولقد ظهر خطر الاعتماد على هذا المورد

(١) Hoskins H.L. "British Routes to India", London, 1928, p. 365

(٢) Chabot, op, cit., p. 167.

(٣) Marteaux, op. cit., p. 16

(٤) Fitzgerald, op. cit., p. 171.

(٥) Ibid. p. 171 — and Tissot B "L' isthme de Suez et les grandes ville d'Egypte, Paris, 1899, p. 84.

(٦) Hoskins, op. cit., p. 365. and Fitzgerald, op. cit., p. 171.

(٧) Marteau op, cit., p. 16.

كما سبقت الإشارة فى تسبب موت بعض[١] العمال بسبب عدم وجود المياه الكافية. والواقع أن الشركة قد رأت ألا تكتفى بهذا المورد المائى منذ مبدأ الأمر، وحاولت أن يكون هناك مورد آخر يمكنه أن يساهم فى التغذية المائية، وفعلا قد استحضرت الشركة منذ بدأ العمل فى سنة ١٨٥٩[٢] جهازى تقطير، كان فى استطاعتها أن ينتجا ٥,٠٠٠ لتر يوميا من المياه العذبة. أحدهما بدأ العمل فى يونيو والآخر فى يوليو. وهنا يظهر أن فترة الإنشاء الأولى ما بين أول أبريل حتى يونيو كان الاعتماد قاصراً على الموارد المائية التى يحضرها الأهالى. وهذا المورد من الماء لم يشفع فى بعض الفترات فى سد الحاجة. الأمر الذى جعل من الضرورى إيجاد موارد مائية أخرى. ويبدو أن إنشاء جهازى التقطير كان نتيجة هذا العجز فى مورد الماء الذى يحضره الأهالى. الأمر الذى دعا المشرفين إلى الإسراع فى إحضار آلات التقطير من الاسكندرية[٣]. ولكن مع تزايد عدد المشتغلين فى بورسعيد تزايدت الحاجة إلى الماء العذب بحيث لم يعد هذان الموردان كافيين، وقد أنشىء جهاز تقطير ثالث وصل إلى بور سعيد فى سنة ١٨٦٠. وبدأ فى العمل فى السنة التالية. ولكن كانت مقدرة هذه الآلات الثلاث محدودة فلم تكن فى استطاعتها أن تقدم أكثر من ٩,٠٠٠[٤] لتر يومياً. وهذا بالإضافة إلى المورد الآخر الذى تبلغ كميته ٣,٠٠٠ لتراً يومياً. وهذه الكمية كان ينال الفرد منها ما يقدر بثمانية لترات فى اليوم.

وهكذا نجد أن طبيعة البقعة التى نشأت فيها بور سعيد من حيث إقفارها من موارد المياه العذبة الطبيعية وجهت الإنسان إلى الاعتماد على كل الموارد الممكنة لسد هذه الحاجة. وهذا يبين قيمة التحكم الجغرافى فى نشاط الإنسان وتوجيهه فيما يختص بهذه الناحية. فالإنسان دائماً فى مراحل نشاطه وتطوره الأولى يكاد يكون إعتماده كلياً على الموارد الطبيعية، ولكن يظهر أثر الإنسان فى هذه المرحلة فى الاعتماد على موارد المياه العذبة الممكن استخراجها من ماء البحر، وهنا يظهر قيمة الأثر الإنسانى فى محاولة التخلص من أثر البيئة مباشرة. ولما كانت أعداد

---

(١) Wilson, op. cit., p. 31.

(٢) Reymond, op. cit., p. 43.

(٣) Fitzgerald op. cit., p. 171.

(٤) Reymond, op. cit., p. 43.

السكان فى تزايد باستمرار[١] ، كان طبيعيا أن تكثر الحاجة إلى كميات المياه لدرجة أصبحت المياه العذبة تمثل البضاعة الهامة الرائجة فى بور سعيد ، وأنشىء لها سوقا خاصة . وكان من الطبيعى أن تكون هذه السوق فى يد أولئك الذين يقومون بالنشاط الملاحى فى بحيرة المنزلة[٢] ـ أصحاب القوارب ـ وأن يكون موقع هذا السوق على بحيرة المنزلة حيث كانت الطريق الذى تنقل المياه عبرها وكان سعر الطن من الماء يتراوح بين ١٢ — ٧٥ فرنكا[٣] فرنسيا . أى الطن[٤] كان يتراوح سعره بين هذين الرقمين . ومعنى ذلك أن سعره كان يتضاعف كثيرا فى بعض الأوقات ، وبطبيعة الحال تشتد هذه الأسعار إرتفاعا عند تأخر أو قلة وصول هذه الموارد المائية . وكانت وسيلة نقلها بعد القوارب ، هو نقلها عن طريق القرب والبراميل حيث كانت توزع على المنازل [٥] . ولقد قابل الباحث أحد أولئك المعمرين الذين عرف عنهم أنهم شهدوا إنشاء بور سعيد وكان يتحدث عن هذه السوق لدرجة تتفق مع ما جاء فى وصفها فى الكتب المختلفة وكان يؤكد إرتفاع سعر المياه بلغته الخاصة (الميه كانت توزن دهب) . ولقد استمرت هذه الموارد فى مجموعها كافية للتموين إلى حد ما حتى الوقت الذى توقفت فيه آلات التقطير فى سنة ١٨٦١ . وبذا لم تستطع أن تقدم الكميات السابقة من المياه العذبة. وعلى هذا عادت مشكلة المياه مرة أخرى فى الظهور ، الأمر الذى يبين مدى الظروف القاسية التى تعرض لها منشئوا المدينة بحكم العامل الجغرافى الذى أملى إقفار هذه المنطقة من المياه ، وكان لا بد من أن تستمر عمليات حفر قناة من النيل إلى بور سعيد منذ بداية أعمال الإنشاء ، فان أعمال الحفر اللازمة لإيصال الماء من هناك لا بد أن تستغرق وقتا طويلا فتضطر فيه المدينة إلى مواجهة المشكلة. ولقد توجه القائمون للعمل على إيصال المياه العذبة بأسرع وقت ممكن وبالفعل

---

(١) الجزء الخاص بنمو السكان فى الرسالة .

(٢) Reymond, op. cit., p. 42.

(٣) كان الفرنك الفرنسى فى ذلك الوقت يساوى ٤ قروش مصرية ، وعلى هذا فان سعر الطن كان يتراوح بين ٤٨ قرشا إلى ٣٠٠ قرش تقريبا . ومتوسط سعر الطن من الماء الآن هو ١٠ مليمات تقريبا .

(٤) Reymond, op. cit., p. 42.

(٥) Ibid, p. 43, etc ....

وصلت المياه من الإسماعيلية(١) عن طريق أنبوبة (ماسورة) مائية وذلك فى سنة ١٨٦٤ . أى أن المدينة استمرت تعتمد على المواد المائية بالطريقة السابقة مدة خمس سنوات . وعلى طول هذه المدة إلى حد كبير طول المسافة بين بورسعيد والنيل . وكانت الأمبوبةالممتدة منالإسماعيلية حتى بور سعيدعبارة عن واحدة فقط غير كافية ، ذلك أنها كان عليها أن تمون كل الجهات الممتدة على طول المسافة من الاسماعيلية حتى بور سعيد ، نظرا لإقفار كل هذه الجهة بطبيعة الحال من المياه العذبة.وقد ترتب على هذا ضروره إنشاء أنبوبة أخرى . وبالفعل أنشئت الثانية،وكانت فى مبدأ نشأتها تصل إلىالكاب ثم امتدت بعد ذلكإلى بور سعيد(٢) فى يوليو سنة ١٨٦٦ . وعند تلك اللحظة لم تعد مشكلة المياه بشيء يذكر فى المدينة فقد إنتهت نهائياً منـــذ ذلك التاريخ بالنسبة إلى عدد السكان المحدود الذى كان بالمدينة حينذاك .

والواقع أن وصول المياه من الاسماعيلية كان كافيا لإمداد حاجة السكان فى ذلك الوقت ، ولكن لا يمكن تصور اعتماد السكان على هذا المورد فيما بعد . وقد تزايد عددهم كثيرا ، فكان لا بد من أن تكون هناك موارد مائية عذبةتتناسب مع هذا التزايد المتطرد فىمساحة المدينة منجانب، وعدد سكانها من جانب آخر بما تتطلب المدينة من مرافق عامة كالحدائق وغيرها ، هذا بالإضافة إلى أن أعمال الميناء وحدها تستلزم قدرا معينا من المياه العذبة اللازمة لتموين السفن ، وتلك الكمية التى تتزايد كلما كثر عدد السفنالمارة بالميناء ، وعلى هذاتضافرت العوامل المختلفة السابقة من زيادة السكان واتساعمساحة المدينة وتزايد حركة الميناءفكان لابد من إيجاد قناة عذبة . والواقع أن مسألة تغذية المدن بالميـاه من المسائل الهامة(٣) ، فالمدينة تحتاج لمقدار كبير منها والواقع أن هذه المسألة تواجه حياة كثير من المدن وأن التزايد الدائم فى الأغراض التى تستهلك فيها المياه تجعل من المسائل الأساسية للمدن . مسألة تأمين المياه العذبة . ويبدو أن هذه المشكلة فى

(١) Marteaup, op. cit.. p. 12.
(٢) Reymond ; op. cit., p. 99
(٣) Chabot; op. cit., p. 167

المدن بوجه عام سوف تظل من المشاكل الهامة كما كانت فى العهود السابقة(١) .

أن وصل مدينة بور سعيد بمجرى عذب دائم قد نقلها إلى مرحلة أخرى من مراحل تأمين حاجاتها الأساسية ذلك المورد المنتظم الذى كان يسد الحاجات الخاصة بحياة المدينة ويمكن تتبع مراحل نشأة القناة العذبة فيما يلى :

أنشىء مجرى مائى ما بين سنة ١٨٥٩ — ١٨٦٢ بين الزقازيق(٢) وبحيرة التمساح حيث التقت مياه الترعة العذبة بالقناة(٣) الملاحية صورة رقم (٨) وفى سنة ١٨٦٢ — ١٨٦٣ مد فرع منها إلى السويس(٤) . ثم وجد أنه من الأنسب أن تبدأ هذه القناة من القاهرة وبالفعل حفرت القناة بين القاهرة وبالفعل حفرت القناة بين القاهرة والاسماعيلية(٥) ما بين سنة ١٨٧٠ — ١٢٨٧ .



صورة رقم (٨) اقتراب الترعة العذبة من قناة السويس قبل التقائهما

أما فيما يختص بتغذية بور سعيد فقد أشير إلى إنشاء خط الأنابيب فى سنة ١٨٦٤(٦) وسنة ١٨٦٦ . وفى سنة ١٨٨٧ قرر إنشاء قناة تأتى من الإسماعيلية إلى بور سعيد وطولها ٨٠ كيلو مترا وابتدىء فى تنفيذها سنة ١٨٩٤ (شكل رقم ١١)

---

(١) Chabot, op. cit., p 168

(٢) Nousbaum et Hutckings, op. cit., p. 142.

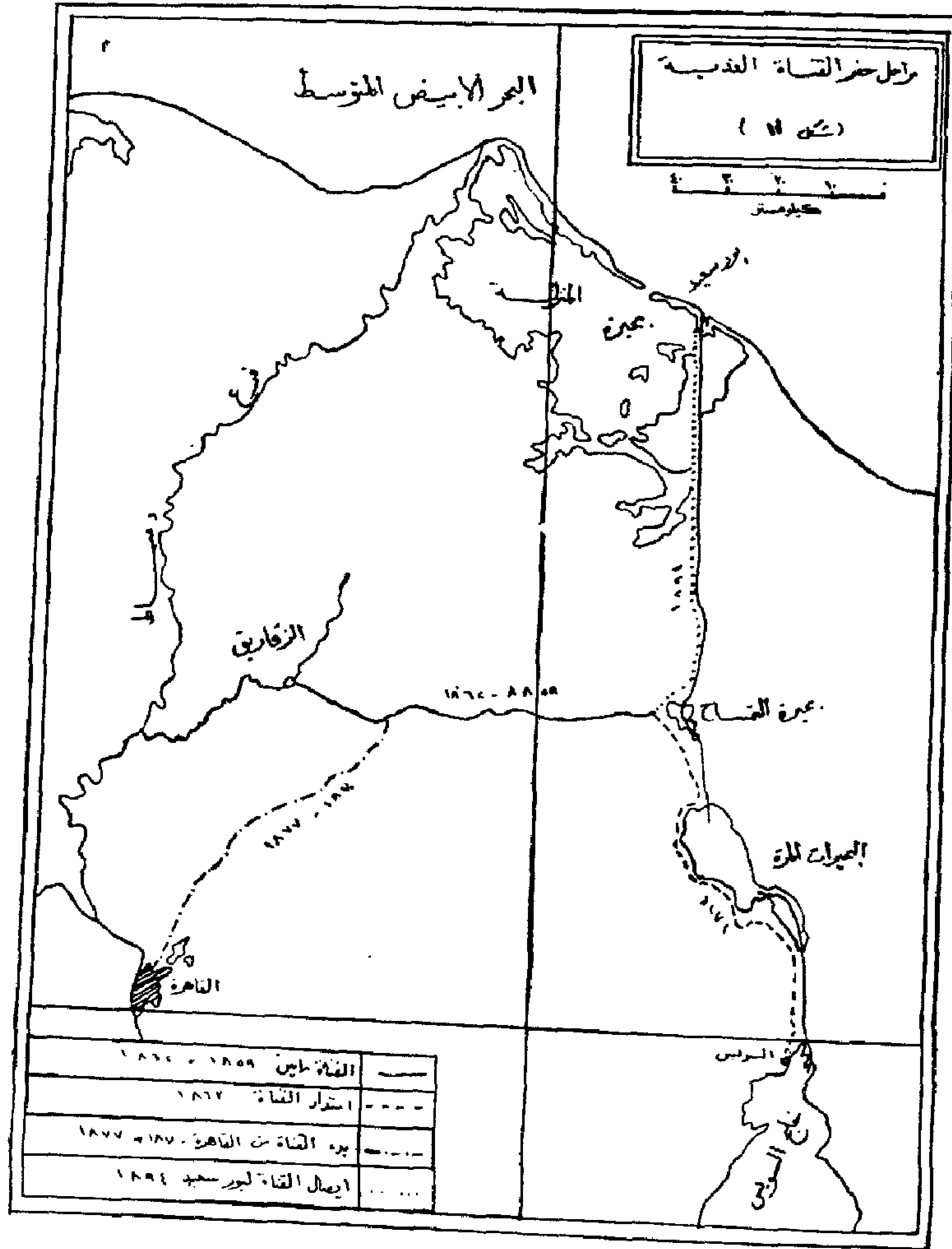
(٣) Fitzgereld, op. cit., p. 183.

(٤) Ibid, p. 182.

(٥) Nousbaum et Hutchings. op. cit., p. 142.

(٦) Ibid, pp. 142 — 143.

وينتظر فى المستقبل القريب أن تفكر الحكومة فى توسيع هذه القناة حتى يمكنها القيام بأعمال الزراعة التى يشرع فى القيام بها فى جنوب بورسعيد ومازالت هذه المرحلة فى حيز التفكير(١) الآن .



نمو السكان :

أن تتبع دراسة نمو السكان فى مدينة بور سعيد ، يتمشى مع المدينة منذ نشأتها حتى اليوم . وهذه الدراسة تظهر بوضوح النمو المطرد لأعداد سكان المدينة ويمكن

---

(١) للان لم يتجه القسم الخاص بوزارة الأشغال (قسم المشروعات) بدراسة التوسع الزراعى هناك من الناحية النظرية وإن كان هناك اتجاه لاستصلاح بعض أجزاء من أراضى البرارى . فلم تتضمن المساحة المكتسبة من البحيرة جنوب بورسعيد (٤٥٫٠٠٠ فدان) ملف رقم ٣٧٢ و ٣٧٣ قسم الرسم .

أن يشار إلى قيمة العامل الجغرافى الذى أملى وجود المدينة فى بقعة تبعد عن العمران والمدن المصرية تمام البعد — فأقرب مدينة إلى بور سعيد هى دمياط وهى تبعد عنها بمسافة(١) ٦٠ كيلو مترا . والمكان الذى أنشئت فيه بور سعيد مكان مجدب مقفر بعيد عن العمران وعن إستقرار السكان ، إلا فى مناطق متفرقة منعزلة . فالبيئة الجغرافية لمنطقة بور سعيد وما حولها بيئة مقفرة .

وكانت مناطق الاستقرار فى تلك المنطقة عبارة عن قرى صغيرة للصيادين(٢). وإن ظاهرة الهجرة من الريف إلى المدن ظاهرة قديمة قدم التاريخ نفسه ، وأن أول ظهورها كان فى مراكز الحضارات القديمة فى وادى النيل ودجلة(٣) والفرات. وأن أسباب الهجرة من الريف إلى المدن كثيرة وإذا كان هذا النوع من الهجرة معروف وعام فى جهات كثيرة ، فيمكن أن نطبقه كذلك على حالة بور سعيد فمن أسباب الهجرة هى :

١ — أن المدينة تعتمد فى حياتها على استغلال نواحى من النشاط الاقتصادى لا يتيسر وجودها فى الريف وأن الأجور والرواتب فى المدن أكثر(٤) ارتفاعا منها فى الريف وهى فى الوقت نفسه تظل مستمرة طول العام(٥) ، الأمر الذى لا يسهل توفره فى الريف حيث يكاد العمل هناك قاصرا على فعل معين من السنة .

٢ — الحاجة للموظفين الذين يقومون بخدمة مرافق المدينة والقيام بأوجه النشاط الخاصة بكل ما تتطلبه حياتها من خدمات ومثال ذلك الذين يخدمون طرق المواصلات ورجال الأمن ، ورجال الخدمة العسكرية الذين تستدعى حياة المدينة وجودهم فيها وتختارهم من السكان الريفيون(٦) .

٣ — ما تتطلبه حياة المدينة من أوجه النشاط الأخرى ، كالحاجة إلى التجار الذين يقومون بالنشاط التجارى للمدينة لإمدادها بما تحتاجه من بضائع ومتاجر

(١) أطلس مصر — لوحة رقم (٣) .
(٢) Fontane et Riou, op, cit., p. 111.
(٣) Dow, "Society, and its problems" U.S.A., 1922, p. 135.
(٤) Chabot, op. cit., p. 183.
(٥) Dow, op. cit., p. 138.
(٦) Chabot, op. cit., pp. 182 — 183.

(هذا بجانب أن المدينة تحتاج فى حياتها إلى أعداد غير قليلة من الخدم الذين يأتون من الريف) . وهكذا نجد أن حياة المدينة ولا سيما فى بدء نشأتها تحتاج لكثير من الجهود لتغذية مرافق نشاطها والقيام بمختلف أوجه حياتها الاقتصادية وخاصة وأن هناك مرافق تبتلع أعداداً كبيرة من الأيدى العاملة النشطة التى تقوم بخدمة أغراض الميناء وخدمة مرافقها ، فالموانىء عامة وفى مصر خاصة حيث المجهود البشرى اليدوى يقوم بدور هام(١) ، تحتاج إلى تلك السواعد الفتية التى تقوم بتموين السفن والقيام بأعمال الإصلاح الخاصة به والنواحى الأخرى المتعلقة بوفود السفن إلى الميناء . هذا بجانب وجود مجالات إقتصادية أخرى تعتمد فى استغلالها على الأيدى العاملة كالتقدم الاقتصادى فى استغلال موارد البيئة الطبيعية هناك مثل إستخراج الملح وصيد الأسماك وغير ذلك من النواحى الاقتصادية التى تتطلبها حياة المدينة .

لقد بدأ الاستقرار فى بقعة مدينة بور سعيد على شكل أعداد صغيرة مكونة من المشرفين على العمل والعمال المشتغلين هناك . ولم يكن هذا المكان فى بدء إنشائه مركز جذب للسكان — بل أن الذين كانوا هناك — إنما اضطرتهم ظروفهم إلى الذهاب لتلك البقعة سواء أكانوا مصريين أم أجانب — مدفوعين بعامل القيام بمتطلبات المشروعات إنشاء المدينـــة . وقد ورد العمال إلى هناك وفق عقد الامتياز(٢) وهؤلاء العمال شعروا بوطأة الظروف القاسية المحيطة بهم وقد حاول المشرفون على العمل هناك استبقاءهم بشتى الطرق الممكنة ، كان التهديد والوعيد إحداها(٣) فلم تكن الظروف القاسية للعمل ولا البيئة الطبيعية للمنطقة ولا مواردها تسمح بجذب السكان فى تلك الفترة الأولى من بزوغ وجود المدينة .

والمتتبع لنمو السكان بور سعيد منذ سنة ١٨٥٩ إلى سنة ١٨٦٩ يلحظ أن أعداد السكان فى هذه العشر سنين كانت ضئيلة . فنجد أن عدد السكان عند إنشاء المدينة سنة ١٨٥٩ أى عند بدء العمل كان حوالى ١٥٠ نسمة . وفى السنة التالية

---

(١) Lorin, op. cit., p. 114.

(٢) نص عقد الامتياز الثانى — يناير سنة ١٨٥٦ .

(٣) Fitzgerald, op. cit., p. 171.

سنة ١٨٦٠ — ٢,٠٠٠[١] نسمة وهؤلاء هم الذين كانت أعمال الإنشاء تستلزم وجودهم . أما فى سنة ١٨٦٩ فقد وصل عدد السكان إلى ١٠,٠٠٠ نسمة[٢] . وبطبيعة الحال فى هذه الزيادة غير طبيعية فان سببها يرجع إلى وفود العمال والموظفين والقائمين بالأعمال الإنشائية الخاصة بالمدينة والقيام بخدمتها .

وتبدو قلة الأعداد المتزايدة للسكان فى وقت بدء الإنشاء ، إذا عرفنا أن بعد سنتين من بدء الإنشاء أى فى سنة ١٨٦١ كان تعداد السكان هناك ٣,٠٠٠[٣] نسمة فعدد سكان المدينة فى وقت بدء الانشاء كان قاصراً على أعداد قليلة هى تلك التى يتوقف عليها النشاط الخاص بانشاء الميناء والمدينة معا .

إذن فالعامل الجغرافى للبيئة الطبيعية للمنطقة هناك لم يكن يجذب السكان لتلك البقعة التى نشأت عليها بور سعيد .

التوجيه الجغرافى للمدينة : لم تنشأ بور سعيد على غرار المدن المصرية الأخرى إذ أن التوجيه الجغرافى الخاص بها واتجاه حياتها واعتمادها على الملاحة البحرية ثم طابع المرفأ من حيث أنه نقطة التقاء طرق بحرية تصل بين الشرق والغرب بجانب عامل بشرى هام وهو أن الذى أشرف على إنشائه شركة أجنبية (فرنسية) هذا كله يجعل المجال مفتوحا بطبيعة الحال إلى أن توجد جاليات أجنبية كبيرة العدد ذات حياة تخالف فى قوامها الاقتصادى الحياة المصرية عامة التى كانت فى هذه الفترة تعتمد إعتماداً كليا على الزراعة .

والواقع أن نشأة بور سعيد — التى تعتبر نشأة من العدم[٤] — كانت عاملا هاما فى جذب السكان مصريين وأجانب . وخاصة أن التوجيه الجغرافى للمدينة والنشاط بأعمالها الإنشائية وقيام شركة القناة الملاحية الأجنبية للاشراف عليها من جهة أخرى كان من العوامل الهامة لجذب العناصر الأجنبية إليها وخاصة أن كثيرا من الأعمال ونواحى النشاط فى بور سعيد يتعلق بنوع خاص من النشاط

---

(١) Reymond, op. cit., p. 36.

(٢) Ibid, p. 38.

(٣) Reymond, op. cit., p. 36.

(٤) Siegfried, Suez, and Panama, p. 194.

لم يألفة المصريون[١] . وبحكم هذه الظروف مجتمعة نجد أن الفرصة تجعل مدينة بور سعيد متأثرة بالعنصر الأجنبي كما هو الحال فى الأسكندرية حيث نجد فى هذين الثغرين المصريين الأثر الغربي ملحوظا[٢] .

ولما تم إنشاء المدينة وبدأ نشاطها الملاحي فى التزايد كان من الطبيعي أن تتجه اليها السكان من داخل البلاد المصرية وأن يزداد عددهم باستمرار، وهنا يظهر قيمة العامل البشرى فى مظاهر الحياة الإنسانية من ناحية مظاهر توزيع السكان هناك

ففى بقعة مقفرة لم تكن تسمح مواردها الطبيعية بأن تكون مركزاً هاما من مراكز تجمع الناس، بدأت مدينة بور سعيد فى اجتذاب السكان اليها وزادت أعدادها كما يتضح من التعدادات المختلفة المتتالية الخاصة بالمدينة (والمذكورة فيما بعد) وهذه الزيادة كلها إنما تعتمد على المجهود البشرى الذى ظهرت على يدية بقعة الاستقرار الجديدة وإنشاء المدينة ثم إيصال الموارد الهامة اليها والعناية بالمواصلات . وإن الاهتمام بقيمة العامل البشرى ومدى تأثيره على حياة المدن هو إحدى النواحي التى تهتم بها جغرافية المدن[٣]

وهناك عدة مراحل ساعدت على كثرة السكان فى بور سعيد :

فالعامل الاقتصادى هو بطبيعة الحال العامل الأول فى اجتذاب السكان لمدينة بور سعيد — يظهر تفاعل العاملين البشرى والطبيعي فى هذه الناحية . فإن نشأة المدينة نشأة اصطناعية صرفة حيث أقامها الإنسان بنشاطه الخاص وكان فى هذا العمل متخيرا لأحسن الفرص الممكنة التى قدمتها له البيئة الطبيعية[٤]. ولكنه لو انتظر مجرد الإستجابة لأمور البيئة الطبيعية المقفرة هناك لما تيسر لتلك البقعة أن تبتلع تلك الأعداد الكبيرة التى وصلت اليها سكان مدينة بور سعيد الحاليين

ومرة أخرى نجد قيمة العامل الجغرافى تبدو بوضوح وجلاء فى تيسير الحصول

---

(١) Amer, "Some problems of the Population of Egypt." Cairo, 1929. p. 14.

(٢) Ibid, p. 23.

(٣) Taylor, Urban Geogrophy, p. 471.

(٤) St., Hilaire, op.cit., pp. 133 — 147.

على موارد اقتصادية مثل صيد الأسماك (١) بجانب سهولة استخراج الملح . فهنا نجد أثر العامل الجغرافى فى توجية نشاط السكان . وإن كان كلا من العامل الجغرافى والبشرى يشتركان فى مظهر الحياة البشرية هناك ولكن الأثر الإنسانى واضح ملحوظ .

وهناك عامل آخر له تأثيره على زيادة سكان المدن بوجه عام وذلك هو العامل الاجتماعى فان ميزات الحياة المدنية تختلف عن الحياة الريفية ، المدينة ذات ميزات منها أن الحياة فيها لا تسير على وتيرة واحدة كما هو الحال فى الريف ، فالحياة فى المدن فيها فرص التغير وتعدد النواحى ، كما أن الحياة هنا قد تكون أصعب وأدق الأمر الذى يغذى جانب من حب روح المخاطرة فى الانسان (٢) هذا بجانب المزايا التى تفوق بها المدينة على القرية والريف بوجه عام ، فهنا مباهج المدينة ممثلة فى دور اللهو . كما أن الفرص التعليمية والثقافية متوفرة حيث توجد المدارس المختلفة والمعاهد العلمية ، وعلى العموم فان مجال النشاط العلمى هنا ميسور ، هذا بالاضافة إلى أن الحياة فى المدن ميسورة . وتعتبر فى مرحلة حضارية أرقى من الريف — فالصحف السيارة تصلها بسهولة بسبب وجود المواصلات السهلة ، هذا بجانب ما يمكن أن توفره حياة المدن من الراحة والترف حيث توجد خدمة كاملة للمرافق العامة لحياتها من الإنارة الكهربائية إلى إنشاء المساكن الحديثة وما إلى ذلك من وسائل الترفيه . هذا بجانب أن ساعات العمل بالمدينة أقل من ساعات العمل فى الريف ، الأمر الذى يسمح بوجود وقت فراغ كبير فى حياة سكان المدن . ثم الشعور بأهمية الطبقة التى ينتمى اليها الفرد إذا ما كان من سكان المدن ، فالنظرة العادية لسكان الريف أنهم أقل مرتبة من سكان المدن من حيث التعليم الحديث ومظاهر الحضارة الحديثة (المتوفرة فى المدن) ، وخاصة إذا ماقيست هذه الأمور فى حياتنا المصرية ، حيث تجد الفرق الكبير بين حياة المدن وحياة الريف فى مصر مما يجعل هذه النظرية أقوى أثراً . هذا كله بالاضافة إلى أن كثيرا من مظاهر النشاط المتعددة الجوانب تتركز فى المدن .

---

(١) تقارير مصلحة مصايد الأسماك .

(٢) Dow, op. cit., pp. 138 — 148.

فالمدينة تمثل عامل هام من عوامل جذب(١) السكان وخاصة فى بدء حياتها، ولا سيما إذا كانت هذه الحياة نامية متطورة متزايدة فى مواردها الاقتصادية ومرافقها العامة التى تحتاج لأعداد أكثر فأكثر من السكان . فهى كائن حى كلما نما وتزايد ابتلع أعدادا أكثر من السكان. وإن كانت هناك عوامل مضادة لتلك العوامل الخاصة باجتذاب سكان للمدينة (٢) .ولكن يبدو أن أثر هذه العوامل لم يظهر بعد فى حياة بور سعيد .

وإذا كانت بور سعيد أثناء العشر سنوات من نشأتها لم تظفر بأعداد كبيرة مهاجرة اليها فقد سبقت الإشارة إلى أنها لم تكن فى هذه الفترة فى حالة تسمح لها باجتذاب الناس اليها . ولكن بعد ذلك بدأ التزايد الكبير لسكانها يصبح ملحوظا كما توضحه الاحصائيات الخاصة بالمدينة وطبيعى أن زيادة السكان يمكن أن تنقسم إلى قسمين .

١ — الزيادة الطبيعية : وهى تلك الخاصة بزيادة نسبة المواليد على الوفيات وهذه الزيادة فى مدينة بور سعيد ليست بذات أهمية وخاصة فى أول حياة المدينة منذ بدأ نشأتها إلى إتمامها وما بعد ذلك . وخاصة وأن عوامل الإنشاء ما كانت لتسمح بوجود حياة مستقرة ، يمكن أن تتكاثر فيها أعداد السكان أو القائمين بالنشاط هناك . بل أكثر من هذا أن ظروف الإنشاء كان يتسبب عنها ضحايا (٣) كثيرة .

٢ — الزيادة بسبب الهجرة : وهذه هى العامل الأساسى والأهم فى زيادة السكان وخاصة فى الفترات الأولى بعد انشاء المدينة وإلى هذه الهجرات المتتالية من السكان يمكن أن نفسر الزيادة الهائلة التى ظهرت فى أعداد سكان المدينة

المهم أن عدد سكان المدينة استمر فى الزيادة باضطراد عام منذ بدأ نشأتها حتى الآن وظلت هذه الزيادة مستمرة . وذلك أمر طبيعى بحكم حياة المدينة التى أخذت فى النمو منذ نشأتها . وقد ساعدتها الظروف الخاصة بتزايد حركة السفن والنشاط

---

(١) Dow, op. cit., pp 138 — 141.

(٢) Dow, op. cit., p. 142.

(٣) Wilson, op. cit., p. 21.

الملاحى [١] بها فى تزايد عدد السكان بدرجة كبيرة ملحوظة ، وذلك يرجع الفضل فيه إلى العامل البشرى الذى عرف كيف يفيد من الموقع الجغرافى وإعداد الميناء للقيام بغرضها على أتم وجه [٢] . وإن الموانىء بوجه عام لها صلة ذات ناحيتين فهى تتصل من ناحية بالبحر ومن ناحية أخرى بالأرض اليابسة نفسها [٣] وكلا من الناحيتين فى بورسعيد قد اجتذبتا السكان إلى هناك .

وكان أول تعداد رسمى للمدينة فى السنة التى بدأ فيها تعداد عام للسكان فى مصر سنة ١٨٨٢ وكان عدد السكان (بور سعيد والقنطرة) ١٧,٠٥٨ نسمة [٤] (ومن الصعب أن تعطى أعداد سكان المدينة وحدها — فى ذلك التعداد — بل من المتعذر) وعلى العموم فان الظروف العامة للحياة فى مدينة بور سعيد تجعل من المؤكد أن جزءاً كبيرا من هذا العدد إنما يخص مدينة بور سعيد وحدها .

ومن هذا التعداد نلحظ وجود العناصر الغير مصرية أى الأجنبية بوجه خاص ونجد أن جملة الأجانب ٢,٩٣٧ نسمة وهم بذلك يكونون فئة كبيرة من السكان فهم يمثلون أكثر من ١٧,٥ ٪ من سكان بور سعيد — وقد سبق تعليل هذه الظاهرة وفى الوقت نفسه فإن أعداد الأجانب — قد شملت تبعيات مختلفة . فنجد أن التبعيات هى :

١,١١٦ يونانيين
٥٦٣ إيطاليون
٤٤٤ بريطانيون
٤١٧ فرنسيون
٣٩٧ [٤] أتراك

وان موقع المدينة ومرافق نشاطها — قد اجتذبت عناصرا من البلاد الأوروبية — وكذلك عناصر أخرى من بلدان الشرق — وهذا بطبيعة الموقع الجغرافى للمدينة وامكان التعامل البحرى المباشر مع تلك البلاد . ويلحظ أن أكبر جالية أجنبية هى الجالية اليونانية تليها الإيطالية والبريطانية والفرنسية على التوالى . فأكبر جالية هى اليونانية . ويبدو أن تزايد أعدادها يرجع إلى أن

---

(١) St., Hilaire, op. cit., pp. 135 — 147.

(٢) قناة السويس جدول رقم (١) .

اليونانيين يقومون فى مصر بالنشاط التجارى ، وهذا ملاحظ فى تغلغل هؤلاء اليونانيين فى حياتنا المصرية اليوم . أما الجالية البريطانية فظاهر أن أعدادها تفوق الجاليـــة الفرنسية ويمكن تعليل ذلك على أساس النشاط الملاحى للسفن الانجليزية .

أما الجاليات التى تنتمى لبلاد الشرق الأدنى فهى فى جملتها قليلة العدد نسبيا وتقل فى مجموعها العام عن أى جالية أخرى .

وفى التعداد التالى سنة ١٨٩٧ نجد أن عدد السكان (بورسعيد والقنطرة) يصل إلى ٤٢,٩٧٣ — وكانت الزيادة المئوية عن تعداد سنة ١٨٨٢ هى ١٠,١ . وهكذا نجد أن المدينة فى ظرف عشر سنوات قد تضاعف عدد سكانها مرة أخرى عن التعداد السابق . ونجد أن الأجانب يبلغ عددهم ١١,٤٨٠ نسمة موزعين كالآتى : —

أتراك وسوريون وآخرون	٣,٣٦٠
يونانيون	٢,٧٤٥
بريطانيون	٢,٧١٥
ايطاليون	١,٨٣٩
فرنسيون	٨٣١ (١)

فنسبة جملة عدد الأجانب إلى مجموع السكان يتزيد عن الربع — ويتضح من هذا أن مظاهر النشاط هناك قد اجتذب أعداداً كبيرة من الأجانب . وأكبر الجاليات هى تلك الخاصة بدول الشرق الأدنى . ويبدو من هذا أن المدينة بعد سنوات من إنشائها قد اجتذبت أعداداً وافرة من سكان تلك الدول ، بجانب اجتذابها لأعداد كبيرة من السكان من المصريين والأجانب — وتلى هذه الجالية من حيث العدد — الجالية اليونانية — فالبريطانية — فالإيطالية — فالفرنسية .

يلاحظ ارتفاع نسبة البريطانية حتى أصبحوا فى المركز الأول بعد اليونانين، كما يلاحظ انخفاض نسبة الفرنسيين — ويمكن تعليل ذلك على أساس الحالة السياسية الجديدة التى ترتبت على الاحتلال ، واهتمام انجلترا بقناة السويس . ومن المعروف

(١) التعداد السنوى العام سنة ١٨٨٢ .

أن للنفوذ التجارى والسياسى أثره على عناصر السكان (١) — وفى الوقت نفسه انخفضت أعدادا الفرنسيين ويظهر أن النفوذ الفرنسى لم يصبح كذى قبل .

تعداد سنة ١٩٠٧

بلغ عدد السكان ٤٩,٨٨٤ بزيادة سنوية قدرها ١,٦ ٠/٠ عن التعداد السابق وكانت جملة عدد الأجانب ١٣,٤٤٩ . فهناك زيادة مضطردة فى السكان قد زادت أعدادهم من ٤٢,٠٧٢ إلى ٤٩,٨٨٤ . وقد حافظ الأجانب على نسبتهم المرتفعة . وإن كانت النسبة قد قلت قليلا .

والأجانب موزعون كالآتى : —

يونانيون	٤,٦٠٦
أتراك	٢,٧٣٧
إيطاليون	٢,٥٢١
بريطانيون	١,٤٨٤
فرنسيون	٩٢٦
آخرون	١,١٧٥

ويلاحظ أن ارتفاع عددالجاليه اليونانية ، فالتركية ، فالايطالية ، وأصبحت الجالية البريطانية فى المرتبة الرابعة .

تعداد سنة ١٩١٧

بلغ عدد السكان ٧٥,١٩٢ — والزيادة المئوية ٥,١ عن الاحصاء السابق . ويلاحظ من هذا التعداد استمرار نمو المدينة بدرجة كبيرة ملحوظة بعد أن زادت عن التعداد السابق نحو ٣٢,٠٠٠ نسمة . وهى زيادة كبيرة ملحوظة وهذا راجع فى معظمه إلى حركة الهجرة إلى المدينة نفسها . وكانت جملة الأجانب ١٥,٢٥٥ .

ويلاحظ إلى جانب ذلك أن الأجانب وان كانت نسبتهم إلى مجموع السكان قد بدأت تقل فإن أعدادهم قد تزايدت من ١٣,٤٤٩ فى التعداد الماضى (١٩٠٧) إلى ١٥,٢٥٥ فى هذا التعداد فى سنة ١٩١٧ .

---

(١) التعداد السنوى العام ١٨٩٧ .

والأجانب من حيث التبعية يشملون : ـــ

يونانيون	٤,٠٤٧
أتراك[١]	٣,٧٠٩
ايطاليون	٣,٠٣٨
بريطانيون	٢,٣٤٣
فرنسيون	٩٠٦

١ ـــ ويلاحظ ـــ أن الجالية اليونانية تكون فى هذا التعداد أكبر رقم من أعداد التبعيات الأجنبية وذلك بسبب اشتراكها فى كثير من مظاهر النشاط الاقتصادى هناك .

ويمكن من هذا التعداد أن نتتبع توزيع السكان فى الأحياء فنجد أن السكان مركزة فى حى العرب ـــ حيث يبلغ عدد سكانه ٥٥,١٣٢[١] نسمة أما فى حى الأفرنج فنجد سكانه ١٥,٤٧١ نسمة .

فيلاحظ أن تجمع السكان يكون أكثر فى حى معين ـــ حى العرب ـــ ويختص هذا الحى بحوالى $\frac{٣}{٤}$ السكان ـــ أما حى الأفرنج ـــ فلا يزيد تعداد السكان عن ١٥,٧٤١ أى حوالى ربع السكان ـــ ويمكن توزيع السكان الأجانب حسب توزيعهم فى الأحياء المختلفة من الإحصائية[٢] التالية .

حى العرب ـــ (٨٦٩) ـــ حى الأفرنج (١٠,٦٧٤) يتضح من أن معظم الأجانب يقيمون فى حى الأفرنج ، فى هذا الحى وهذه ١٠,٦٧٤ من مجموع عدد السكان الأجانب البالغ عددهم ١٠,٢٥٥ . أى أن هذا الحى يشمل حوالى $\frac{٢}{٣}$ السكان الأجانب . وهنا نقطة جديرة بالذكرة وهو أن هذا التعداد قد أظهر أنقسام المدينة أحياء متمايزة واستئثار حى معين بالسكان الأجانب . فإن جملة الأجانب فى حى العرب هى ٨٩٩[٣] فقط .

ويعتبر ظهور الاحياء فى أية مدينة دوراً هاما من أدوار تطورها[٤] . فاذا

(١) التعداد السنوى العام سنة ١٩٠٧ .

(٢) نفس المصدر

(٣) نفس المصدر

(٤) Taylor, Urban Geography, p. 422.

طبقنا هذا على بور سعيد نجد أن أستقرار السكان بدأ بانتخاب أحياء خاصة للإقامة وفق الجنسية أولا ثم الطبقات الاجتماعية ثانيا وأن كان الأمران يتمشيان مع بعضهما لأن مستوى المعيشة أكثر ارتفاعا لدى الأجانب بوجه عام . وحى الأفرنج فى مظهره ومستواه فى المعيشة أعلى بكثير من حى العرب . وهذه ظاهرة فى حياة المدينة وتطورها (١) . فإن فكرة المدينة لا يكفى التعبير نمو عنها وجود مساحات من الأرض عليها مبانى ومنشآت ، بل يجب أن يكون هناك مظهر عام لتشييد المبانى فى أقسام مختلفة وظهور الأحياء الخاصة للسكان وفق وظائفهم وطبقاتهم . وهو ذلك الأمر الذى يحدث عادة تلقائيا فى المدن (٢). وهذا الأختيار التلقائى للأحياء وتميزها هو مرحلة حاسمة من مراحل تطور المدينة (٣) .

ويمكن تتبع الاحصائيات المتتالية على النحو الآتى : -

تعداد سنة ١٩٢٧ (٤) — بلغ مجموع السكان ١٠٤,٦٠٣ بزيادة سنوية قدرها ٣,٩ عن تعداد سنة ١٩١٧ . وقد بلغ عدد الأجانب ١٥,٩٢٦ . أى أن نسبة الأجانب أصبحت ضئيلة جدا بالنسبة لمجموع السكان ، فلم تعد نسبة الأجانب تبلغ إلا حوالى ٧٠/٠ من مجموع السكان العام للمدينة . وبذلك يلاحظ تزايد عدد السكان الوطنيين فى حين أن عدد الأجانب لم يتزيد كثيراً فى خلال العشر سنوات التى بدأت من سنة ١٩٠٧ ، حيث كان مجموع عدد الأجانب ١٠,٢٥٥ — وعلى هذا فلم يزد عددهم فى هذه العشر سنوات إلا ٤٧١ نسمة . وهى نسبة ضئيلة جداً . فالزيادة مركزة فى السكان الوطنيين أنفسهم ، مما يدل على أن حركة المهاجرة إلى المدينة قد اجتذبت أعداداً كبيرة من السكان المصريين الذين بدأوا يفدون إليها للاشتراك فى نطاق حياة المدنية الاقتصادية ، فى حين أن الأعمال الخاصة بالأجانب لم تستلزم كثرة وفودهم وتزايدهم عن طريق الهجره إلى المدينة .

وإذا ما قورنت عملية نمو السكان فى مدينة بورسعيد مع نمو السكان فى كل من القاهرة والاسكندرية (٥) ، يتضح أن الزيادة فى سكان بور سعيد ترجع لحد

(١) Chabot, op. cit., p. 131.

(٢) Ibid, p. 131.

(٣) أن المنهج الحديث لدراسة جغرافية المدن يقسم ادوار نموها وتطورها لمراحل مختلفة ، وقد أفرد لهذا بحث خاص آخر — بعنوان جغرافية المدن .

(٤) التعداد السنوى العام لسنة ١٩٢٧ .

(٥) الاحصاء السنوى العام لسنة ١٩١١ .

كبير إلى مقدرة المدينة على امتصاص أعداد كبيرة من السكان التى اجتذبتها المدينة اليها ، فى حين أن نمو السكان فى كل من المدينتين الأخريتين كان نتيجة الزيادة الطبيعية — مما يدل على أن عملية المهاجرة إلى المدن قد توقفت إذ ذاك عن هاتين المدينتين ، بعكس الحال فى مدينة بورسعيد الناشئة التى كانت على درجة كبيرة من الشراهة فى اجتذاب السكان اليها . فيما يختص بتوزيع الأجانب حسب التبعيات فى هذا التعداد نجد أن :

يونانيون	٥,٣٩٥
إيطاليون	٤,١٧٢
بريطانيون	٣,٨١٦
فرنسيون	١,٢١١
آخرون	٩٧٧
سوريون فلسطينيون	٢٩٢
أتراك	٦٣

فالجالية الأكبر عدداً هى الجالية اليونانية تليها الإيطالية فالبريطانية فالفرنسية

توزيع السكان على الأحياء (١)

ويلاحظ على هذا التعداد أن السكان فى حى العرب ٧٧,٥٤٢ — حى الافرنج ٢٣,٣٧٥ . ويلاحظ أن نسبة كبيرة من عدد السكان تتركز فى حى العرب . وهى تبلغ أكثر من ثلثى المدينة . وكانت جملة عـــدد الأجانب — سنة ١٩٢٧ هى ١٥,٩٢٦ نجد أن فى حى الأفرنج ١٥,٢١٧ — وفى حى العرب ٥٥٥ نسمة — فكأن معظم الأجانب تتركز فى حى الأفرنج . كما أن أعداد السكان الأجانب الموجودين فى حى العرب قد قلت فبعد أن كانت ٨٦٩ فى سنة ١٩١٧ أصبحت ٥٥٥ سنة ١٩٢٧ .

تعداد سنة ١٩٣٧

جملة عدد السكان هو ١٢٤,٧٤٩ أى بزيادة قدرها ٢ ٪ عن التعداد السابق وجملة عدد الأجانب ٩٥,١٩٧

(١) التعداد السنوى العام لسنة ١٩٢٧ .

ونجد أن عدد السكان فى كل من : —

حى الأفرنج	قسم أول	٢٦,٥١٤
حى العرب	قسم ثان	٥٣,٠٦٣
	قسم ثالث	٤٠,٩٢٥
قسم الميناء (بور فؤاد)		٢,٠٢٤
الدائرة الجمركية		٢٦٥ (١)

ويلاحظ أن جملة الأجانب لم تزد عن التعداد الماضى — بل على العكس من ذلك قلت من ١٥,٩٢٦ فى تعداد سنة ١٩٢٧ إلى ١٥,١٩٧ .

وكان السكان الأجانب موزعين كالآتى : —

حى الأفرنج	قسم أول	١١,٨٥٩
حى العرب	« ثانى	٢١٩
	« ثالث	١٣٤
	« الميناء	٢,٩٨٥

فأكثر تركز الأجانب فى قسم أول (حى الأفرنج)

وتبعيات الأجانب كما يلى : —

يونانيون	٥,١١٩
ايطاليون	٤,٣٣٦
بريطانيون	٣,٣٨٣
فرنسيون	١,٢١٩
آخرون	١,٠٣٢
أتراك	٤٨٢
جنسيات أخرى	٦٠

فأكبر الجاليات فى هذا التعداد هى اليونانية والايطالية فالبريطانية فالفرنسية على التوالى . وأهم ما يلاحظ فى هذا التعداد ـ ظهور أقسام جديدة للمدينة ـ ظهور بور فؤاد ـ وقلة عدد الأتراك عن السنوات السابقة . ويبدو أن تعليل قلة هذا العدد هو أن كثرتهم نسبيا ربما كانت ترجع إلى وجود النفوذ التركى أوصلة

(١) التعداد السنوى العام لسنة ١٩٣٧ .

تركيا بمصر وعندما ضعفت هذه الصلة نتيجة إنفصال مصر سياسيا عن تركيا منذ الحرب العظمى الأولى قد أصبحت العلاقات بين البلدين غير قوية كما كان الحال من قبل الأمر الذى ترتب عليه أن قل عدد الأتراك تدريجيا حتى أصبح لا يزيد عن ٤٨٢ فى المدينة . ويمكن أن يعلل ذلك على أساس إندماج العناصر التركية مع المصريين بالتزاوج .

تعداد سنة ١٩٤٧ :

أصبح عدد السكان ١٧٨,٤٣٢ نسمة ونسبة الزيادة المئوية السنوية عن التعداد السابق ٤,٣ . وكان السكان موزعين كالآتى :

قسم أول ٣٩,٦٩٥ — قسم ثان ٧٢,١٨٠ — قسم ثالث ٥٨,٣٩٥ — قسم الميناء وبور فؤاد ٧,٦٦٢ — جملة المدينة ١٨٧,٤٣٢ . ويلاحظ على هذا التعداد

أولا : أن كل الأحياء بلا استثناء قد زادت فى عدد سكانها .

ثانياً : إن أكثر الأحياء عدداً فى السكان هو قسم ثان الواقع فى حى العرب.

وكان مجموع عدد الأجانب هو : ١٢,٦٢٧ نسمة منهم :

بريطانيون	٤,٥٩٩
يونانيون	٣,٣٩٢
إيطاليون	١,٩٠٧
فرنسيون	٧٦٩
أتراك	٢١٤
سوريون . لبنانيون . فلسطينيون	١٣٤
تبعيات أخرى	١,٠٤٦

وظاهر من هذا التعداد أن السكان الأجانب فى بورسعيد قد انخفضت أعدادهم عن التعدادات السابقة . فقد كانت فى آخر تعداد ١٥,١٩٧ . فقل عددهم وأصبح ١٢,٦٢٧ .

كما أن البريطانيين يزداد عددهم فأصبحوا يمثلون أكبر تبعية أجنبية، واليونانيون وإن كانت أعدادهم تزيد عن الثلاث آلاف إلا أن عددهم نقص عن التعداد السابق ، وقد يصعب تعليل ظاهرة قلة أعدادهم إلا إذا كان هناك أسباب سياسية

معينة ، كالحرب العظمى الأخيرة وما ترتب عليها من أمور وقلاقل سياسية فى بلادهم أدت إلى هجرتهم من مصر .

كما يلاحظ أن أعداد الفرنسيين أصبحت من الأعداد الضئيلة بالنسبة للتبعيات الجنسية الأخرى .

وفيما يلى عرض شامل لعدد السكان منذ سنة ١٨٦٠ حتى آخر تعداد .

سنة ١٨٦٠ ٢,٠٠٠ نسمة

سنة ١٨٦٩ ١٠,٠٠٠ نسمة

وبعد ذلك نجد التعدادات المختلفة وهى كما يلى :

السنة	العدد	النسبة المئوية
١٨٨٢	١٧,٠٥٨	
١٨٩٧	٤٢,٩٧٢	١٠,١
١٩٠٧	٤٩,٨٨٤	١,٦
١٩١٧	٧٥,١٩٢	٥,١
١٩٢٧	١٠٤,٦٠٣	٣,٩
١٩٣٧	١٢٤,٧٤٩	٢
١٩٤٧	١٧٨,٤٣٢	٤,٢(١)

ولعل أهم ما يلفت النظر فى هذه التعدادات ، تلك القفزة الرائعة لأعداد السكان وتزايدها فى المدينة منذ سنة ١٨٨٢ إلى سنة ١٩٤٧ فقد قفز الرقم من حوالى ١٧٠٠٠ إلى ما يقرب من ١٧٨,٠٠٠ أى تضاعف عدد السكان هناك إلى أكثر من عشرة أمثاله فى مدى ٦٥ سنة ونجد هذه الظاهرة كذلك ظاهرة الزيادة الهائلة للسكان فى كل من السويس والاسماعيلية وهما من مدن القنال .

السويس سنة ١٨٨٢ عدد سكانها ١٠,٩١٩(٢) أصبح سنة ١٩٤٧ — ١٠٨,٢٥٠

الاسماعيلية « « « ٣,٤٦٣ « « « ٦٨,٣٣٨

إذن فقد تضاعف سكان مدن القناة بنسبة هائلة . ولكن بور سعيد تمتاز

---

(١) التعداد السنوى العام لسنة ١٩٤٧ .

(٢) تعدادي سنة ١٨٨٢ و ١٩٤٧ .

عليها جميعا من حيث أن عدد سكانها الحالى يفوق أعداد سكان أى مدينة منهما. بل يكاد يكون آخر تعداد لسكان بور سعيد يعادل عدد سكان كل من مدينتى الاسماعيلية والسويس .

وإن مصدر سكان بورسعيد يمثل مظهرا واضحا لاجتذاب العناصر من خارج البلاد وداخلها — وإن كانت التعدادات المختلفة فى مصر لا تظهر مصدر السكان فى بور سعيد ، وإنما تبين مصدرهم فى منطقة القناة بجملتها — فمن هذه التعدادات المختلفة يلحظ اجتذاب السكان من مختلف جهات القطر — وخاصة من دمياط ومديرية الدقهلية ، والشرقية ، ومديريات الوجه القبلى ومن أهمها مديريتى جرجا وأسيوط على التوالى — هذا بجانب ما اجتذبته بور سعيد من الأجانب الذين وفدوا من بلادهم للإقامة فى بور سعيد(١) .

---

(١) تعدادات سنة ١٩٠٧ ، ١٩١٧ ، ١٩٣٧ .

بين تعداد سنة ١٩٠٧ مصدر سكان بور سعيد وترجع غالبيتهم من بور سعيد نفسها ثم من دمياط ، والدقهلية ، وجرجا على التوالى .

الفصل السادس

بور سعيد فى دور النمو والتطور

(ا) نشأة الأحياء :

لقد اتجهت الدراسات الجغرافية إلى العناية بدراسة جغرافية المـــدن فى السنوات[1] الأخيرة ومن منهج هذه الدراسة أنها جعلت للمدن أدوار نمو وتطور، ولكل دور طابعه الخاص الذى يدل عليه . فالمدينة تبدأ حياتها من نقطة معينة بالذات تكون بمثابة النواة[2] ، ثم تبدأ فى النمو والتطور والامتداد من هذه النواة أو البقعة الأولى لنشأة المدينة .[3]

ومن أمين ماتمر به المدينة من أدوار ، ذلك الدور الذى تنشأ فيه الأحياء المتخصصة فى المدينة . ويقصد بهذا أن تكون بها أحياء سكنية خاصة وفقا لاختلاف السكان من حيث مستوى المعيشة وحالاتهم الاجتماعية والثقافية . هذا بجانب وجود أحياء لكل منها وظيفة خاصة تقوم بها . فهناك حى خاص للنشاط التجارى وآخر للنشاط الصناعى الخ . . .

وأن المتتبع لنمو وتطور بورسعيد يلحظ بوضوح ظهور الأحياء المتمايزة بها . هذا فضلا عن أن هناك تخطيط جديد لبورسعيد ، وقد وصف فى الفصل الخاص بمستقبل المدينة ، ومن شأن هذا التخطيط [4] أن يصل ببور سعيد لمرحلة كاملة من النضج من ناحية أدوار تطور المدن .

وليس هنا محل ذكر أراء الذين تعرضوا لتقسيم حياه المدن ، من حيث أدوار النمو والتطور أمثال ، ديكنسون ، وتايلر ، وغيرهما . . ومن شاء الاستزاده فلديه فى قائمة المراجع ما يغنيه[5] .

---

(١) Dickinson,preface,p. XIII, and Taylor, Uarban Geography p.15

(٢) Ibid, p. 7.

(٣) أشير إلى وجود بحث مستقل عن جرافية المدن وهو فى طريقة الى الطبع إن شاء الله .

(٤) أشير أخيرا فى الجرائد (الأهرام يوليه سنة ١٩٢٤) الى أن هذا التخطيط بدء ينظر إليه نظره عملية .

(٥) هذا بالاضافة الى « جغرافية المدن » الذى تعرض لهذا الآراء وغيرها .

(ب) نشأة الضواحى (بورفؤاد)

إن طبيعة البقعة التى إنشئت عليها مدينة بور سعيد من حيث أنها على جزء ساحلى ضيق يحده البحر شمالا والبحيرة جنوبا وتحده القناة شرقا وفى الغرب تقل مساحته بالاتجاه نحو بوغاز اشتوم الجميل ، جعلت الفرصة محدودهأمام توسع المدينة إذا ما اقتضى الأمر البحث عن أرض جديدة .

وأن من مظاهر حياة المدن النمو والتطور(١) والامتداد ، وكان طبيعيا ، أن تنظر بور سعيد إلى الضفة الشرقية للقناة . إما المنطقة فى غرب المدينة فهى بعيدة نسبيا عن مركز أو نواة المدينةالناشئة(٢) التى أقيمت على مدخل القناة ، هذا من جانب ، ومن جانب آخر فإن هناك ما يمنع هذا الامتداد بحكم التخطيط الأول للمدينة ، حيث كان هناك المقابرة(٣) ، وهذه من العوامل التى تقف عقبة أمام المدينة(٤) حينما تنشد التوسع ، لأن بناء المقابر يكون عاده فى آخر حدود المدينة (وهى تخطط وقت إنشاء المدينة نفسها) فإذا ما اتسعت مساحتها وجدت هذه المقابر تقف حجر عثره(٥) فى سبيل هذا الاتساع . وبالإضافة إلى هذا كانت حياة المدينة كلها ولا تزال متصلة بالميناء(٦) اتصالا مباشرا وتعتمد أهميتها(٧) على القناة الأمر الذى يترتب عليه ، بجانب ضيق بقعة مساحة المدينة وأهمية موقع الميناء للاعمال الصناعية الخاصة بالسفن ، أن أصبح من أهم الجهات التى يمكن أن تتجه إليها المدينة فى توسعها وخاصة قبل تجفيف الجزء الجنوبى منها (٨) ، نحو البر الأسيوى فى الشرق . وعلى هذا كان طبيعيا أن تتجه عملية الامتداد فى احدى فترات حياة المدينة إلى الشرق(٩) ، وشرق القناة مباشرة ولما كانت

---

(١) Taylor, Urban, Geography, p. 85.

(٢) خريطة بور سعيد سنة ١٩٠٣ مقياس الرسم ١ : ٢٥٫٠٠٠

(٣) Chabot, op. cit., p. 113.

(٤) Ibid. 113 .

(٥) عبد المقصود حمزة ص ٧

(٦) Nousbaum et Hutchings, op. cit., p. 114.

(٧) Hardy A.C. "Seaways and Sea Trade", London, 1927, p. 104

(٨) لم يبدأ تجفيف هذا الجزء لمساحة أوسع الا بعد البدء فى تنفيذ طريق بور سعيد دمياط.

(٩) Nousbaum et Hutchings, op. cit., pp. 114 — 116

بورسعيد فى إنشائها متصلة(١) بشركة القناة فان تتبع اتجاه الشركة من هذه الناحية الخاصة بإنشاء بور فؤاد يمكن أن توضح الخطوات التى أدت إلى تأسيس تلك الضاحية التى لها مستقبل(٢) كبير مرجو .

نالت الشركة عقد الامتياز بحفر القناة سنة ١٨٥٤ ثم نالت عقد الامتياز الثانى فى سنة ١٨٥٦ ، وكان ينص هذا العقد على إنشاء ميناء فى الشمال وهى الميناء التى أصبحت بور سعيد . وفى سنة ١٨٦٦ بعد أن كادت تنتهى أعمال إنشاء القناة ظهر أن ما تتطلبه احتياجات استغلال هذا المشروع من التسهيلات يقضى بأن تتمكن الشركة من أن تقيم بالقرب من القناة مستودعات ومخازن وورش وموانىء ، . وكذلك إقامة المساكن للحراس والملاحظين والعمال المكلفين بأشغال الصيانة كما كان اتجاه الشركة فى هذا العهد أيضا أن تلحق بهذه المساكن الأراضى التى يمكن زرعها بصفة حدائق لاستغلال بعض الموارد اللازمة فى أماكن محرومة من كل مورد من نوع تلك الموارد ، فكانت حاجتها تتزايد باستمرار لاستغلال أراضى جيدة لإيجاد مكان لمنشآتها بعد كفاية الأمكنة فى بور سعيد (٣) .

ولقد تملكت مصلحة الأملاك المشتركة المنطقة التى ستقام عليها مدينة بورفؤاد باتفاقتين أولها بتاريخ ١٨ ديسمبر سنة ١٨٨٤ والثانى بتاريخ ٢٠ ديسمبر سنة ١٨٨٦(٤) وهو خاص بأراضى تنازلت عنها الشركة للحكومة ثم عادت فاستولت عليها الحكومة مقابل ٥٠٠ فرنك للهكتار الواحد ،مع اشتراط أنه إذا استغنت الشركة عن هذه الأراضى تعود لمصلحة الأملاك المشتركة وتكون قابلة للبيع على أن يكون ثلثى الربح الناتج من البيع للحكومة والثلث الباقى للشركة واقتسام مصاريف تهيئة الأرض للبيع على هذا الأساس أيضا ، بعد دفع الخمسمائة فرنك التى دفعتها الشركة للهكتار عند ما استولت على هذه الأراضى من الحكومة .

وتبلغ مساحة الأراضى الواقعة بمنطقة بور فؤاد والذى ينطبق عليها هذا الاتفاق ٩٩ هكتار .(٥)

(١) De Lesseps, Percement de l'isthme, op. cit., pp. 29 — 58.

(٢) Douin, "L'attaque du canal de Suez", Paris, 1951, p. 333.

(٣) Ibid, p. 367.

(٤) محمد عرفان ص ٦

(٥) محمد عرفان ص ٧

ولقد اعتزمت الشركة عند مازادت حركة المرور فى القناة وازدياد حجم المراكب التى تمر بها سنوياً أن تقيم ورشا ومصانع عمومية كبيرة بالشاطىء الشرقى الأسيوى تجاه مدينة بور سعيد وذلك للقيام بتصليح ما يطرأ على المراكب التى تدخل الميناء ولتصليح الأسطول (١) المقيم من الكراكات والبواخر والصنادل الذى تمتلكه الشركة وتحتاج اليه فى عملها الدائم المحافظة على مدخـــل القناة وتوسيعه . فقدكان الحال يدعو إلى إنشاء ثغر جديد (٢) . لهذا السبب فكرت الشركة أولا فى إقامة مبانى فى هذه الجهة لمستخدميها وعمالها العديدين المشتغلين (٣) فى تلك الورش، ومع تطور البحث فى هذا المشروع انتهت إلى التفكير فيما إذا أمكن بهذه المناسبة عقد اتفاق مع الحكومة المصرية بشأن انشاء مدينة على الشاطىء الشرقى لمدينة بور سعيد تسمح بتخفيف العدد المتزايد من السكان فى مدينة بورسعيد وتكون قابلة للاتساع تبعاً للحاجة إلى ذلك فى المستقبل ،

وفضلا عن ذلك ــ فانه لما زاد عدد عمال الشركة التى أقامتهم لصالح العمل بالقرب من الورش الكثيرة التى أقامتها بهذه المنطقة استحال عليها أن توفر لأولئك العمال وأغلبهم من الأوربيين وسائل المعيشة الاعتيادية التى لا يمكن أن تتوافر لهم طالما كانوا ملزومين بالبقاء فى الميناء فكان عليهم السعى اقضاء لوازم حياتهم اليومية بمدينة بور سعيد نفسها ، وشعر هؤلاء العمال بأنهم فى منفى فارتفعت شكواهم عن حق من هذه الحالة وذلك بخلاف إذا ما تواجدت لديهم لوازم الراحة والعمار وهذا لا يتأتى إلا عن طريقين ، أما أن تصرف الشركة مصاريف كبيرة من قبلها لإقامة ماتحتاج من الأماكن فى هذه المدينة التى أنشأتها مع تعميرها بطريقة اصطناعية وبدون أن تنتظر من ذلك ربحا مباشراً بل بالعكس لا يمكن أن يؤدى مثل هذا العمل إلا إلى خسارة مؤكدة، أو إذا تمكنت الشركة بمعاونة الحكومة وموافقتها أن تبيعها بعض أو كل الأراضى بهذه المنطقة للافراد عن طريق مصلحة الأملاك المشتركة فتكون بذلك وفرت على نفسها المصاريف الباهظة التى تحتاج اليها إقامة هذه المنشآت ومضت فى الوقت نفسه إلى النتيجة التى ترغب فيها وهى توفير وسائل الراحة والرفاهية لعمالها وإيجادهم فى الوسط

(١) St., Victor. op. cit., 53.

(٢) Amin, op. cit., p. 101.

(٣) St., Victor. op. cit., p. 269.

الصالح لسكناهم (١) بربح مضمون وذلك عن طريق ناتج البيع من هذه الأراضى المهم أن الإتجاه لانشاء مدينة بور فؤاد كان لغرض إيجاد مكان ملائم لسكن عمال وموظفى الشركة .

بدأت المخابرات جديا فى مشروع إنشاء مدينة بورفؤاد على الشاطىء الاسيوى من القناة فى سنة ١٩٢٠ ، حيث شكلت وزارة الداخلية لجنة فنية من المالية والصحة والبلدية والمجارى لفحص المشروع من الوجهة الفنية والمالية والإدارية فاستمرت هذه اللجنة فى عملها حتى سنة ١٩٢٢ حيث قدمت تقريرها متضمناً لحلول كثير من المسائل التى تبين أنها تؤدى إلى تحقيق المشروع وأهم مابلغت النظر بهذا التقرير ماورد منه من المزايا التى تعود على الحكومة من إنشاء هذه المدينة وتتلخص فيما يلى :

أولا — إن الحكومة تشترك وتعاون على إنشاء مدينة على أحدث طراز فتسمح لمدينة بور سعيد بالاتساع وتساعد على إيجاد مصيف بحرى جديد للبلاد.

ثانياً — أن أراضى الشاطىء الأسيوى أمام بور سعيد تتحسن قيمتها مادياً تحسنا عظيما وفى نهاية الامتياز تستولى الحكومة على أراضى مستعدة أو معدة للبناء بدلا من استيلائها على أراضى صحراوية .

ثالثا — إن فى امكان تقرير عوائد على البناء التى يصير تشييدها . (٢)

وقد تقدمت الشركة للحكومة بتاريخ ٨ مايو سنة ١٩٢٣ باقتراحات رسمية وتفصيلية وشروط تنفيذ المشروع كان من بينها أن استصدرت وزارة المالية قراراً من مجلس الوزراء بتاريخ ٤ يونيو سنة ١٩٢٣ بشأن تأليف لجنة بمعرفة وزارة الماليه يعهد اليها بدرس موضوع إنشاء مدينة جديدة على الشاطىء الاسيوى تجاه مدينة بور سعيد وتقديم تقرير بذلك إلى مجلس الوزراء وفعلا شكلت اللجنة المذكورة من وزارة المالية — ومحافظة القنال — ومندوب الحكومة فى مصلحة الاملاك المشتركة — والبلديات — ومصلحة الصحة .

قامت هذه اللجنة بفحص الموضوع بأكمله من جـــديد واستعانت ببعض المستشارين الآجانب وتقدمت لمجلس الوزراء بتقرير مصحوباً بمشروع الاتفاق

(١) عرفان ص ٩

(٢) المصدر السابق ص ١٠ — ١١

الذى انتهى المجلس بقبوله وعقده مع الشركة بتاريخ ١١ اكتوبر سنة ١٩٢٥[١] هذا هو تاريخ اجمالى لمشروع إنشاء بور فؤاد .

وقد تمكنت اللجنة من تحميل الشركة جميع المصاريف حيث أنها صرفت أولا لتجهيز الأرض لإقامة منشآت الشركة خاصة ومبانيها وتأمينها الراحة موظفيها وعمالها ولو أن مصلحة الأملاك المشتركة انتفعت ضمنا بهذه الاعمال ولكنها لم تكن المقصودة بالذات فى هذا الانتفاع عند قيام الشركة بتنفيذها .

وأغلب هذه المصاريف استنفدت فى ردم المنطقة بناتج الكراكات التى كانت تقوم بعملية توسيع وتعميق مدخل القناة وإنشاء أحراض جديدة لتشوين الفحم على الشاطىء الآسيوى كما أن الشركة جهزت بعض الشوارع والمتنزهات بالمدينة وقامت بايصال المياه الصالحة للشرب إليها من الشاطىء الافريقى بسيفون يمر تحت قاع القناة وعلى هذا كان تموين المدينة بالماء سهلا بمجرد إيصالها بمصدر الماء فى بور سعيد[٢] .

وقد اختصت الشركة بجزء من بور فؤاد لمبانيها الخاصة .

والناظر إلى تقسيم بور فؤاد يلاحظ أن الجزء الشمالى منها عبارة عن ورش الشركة ومنشآتها ويلى ذلك مباشرة منطقة لبناء المساكن الفيلات للطبقة الراقية وعلى هذه المنطقة جنوبا منطقة للفيلات العادية ثم بعد ذلك المنطقة للفيلات والمبانى الأصغر حجما ويلى ذلك المنطقة الرابعة للعمال وقد لاحظت الشركة أن تكون المنطقة الأخيرة وهى منطقة العمال بالقرب من الأحواض الجديدة التى انشأتها لتشوين الفحم[٣] .

وقد قامت الشركة بتنظيم أماكن الإقامة والسكن إلى أجزاء متباينة ولهذه الظاهرة أهميتها من ناحية تطور المدينة[٤] .

واتبعت الشركة فى تخطيط المدينة أحدث الطرق فى تخطيط المدن[٥] .

فأكثرت الميادين العمومية والمتنزهات حتى بلغت نسبة المساحة التى خصصت للمتنزهات ١٠٪ تقريبا من مجموع مساحة المدينة والشوارع والميادين ٣١٪ من

---

(١) عرفان ص ١٣

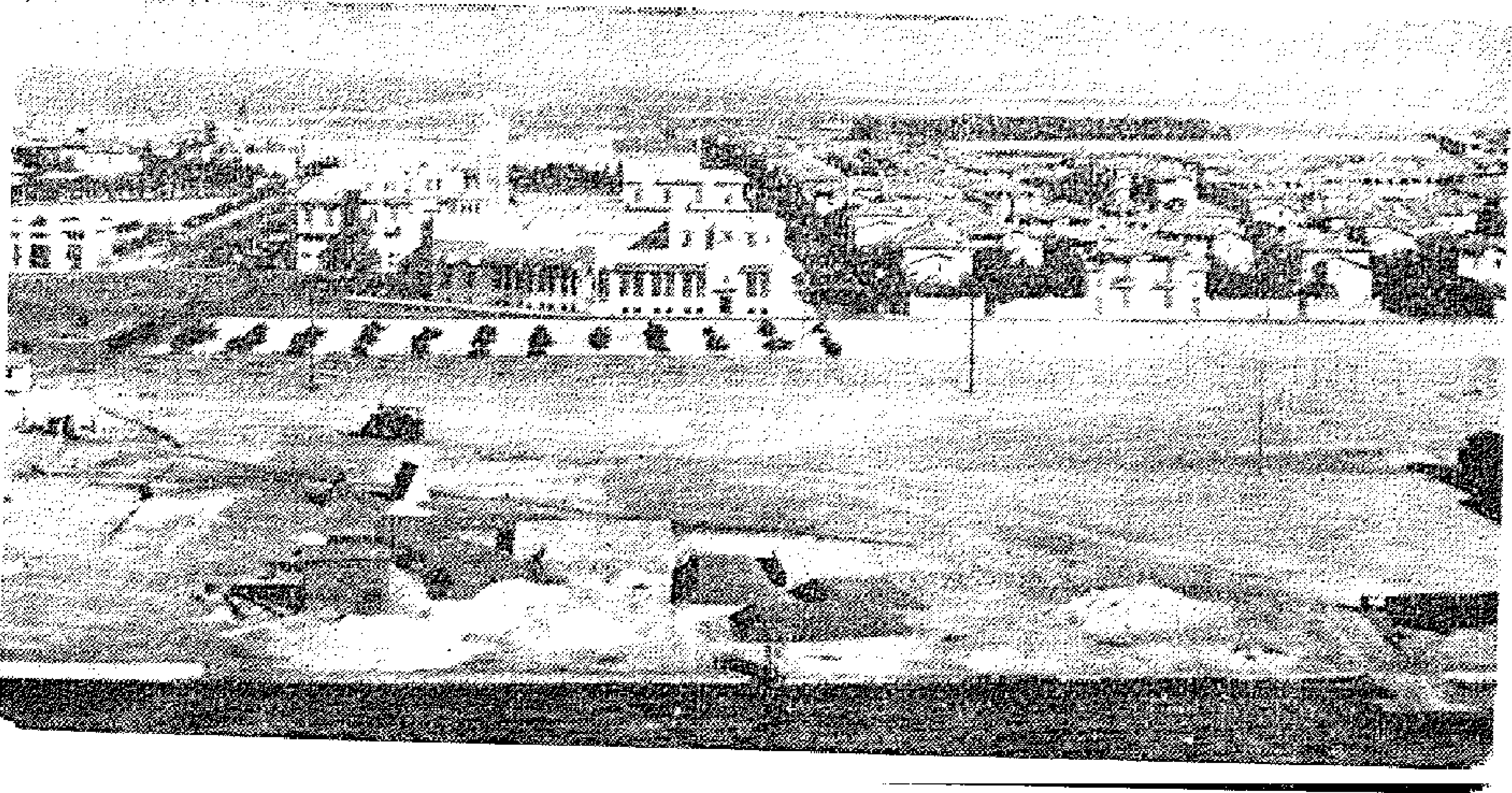
(٢) Lorin, op. cit., p. 114.

(٣) عرفان ص ١٥ — ٢٠

(٤) Chabot, op. cit., pp. 131 — 132. and 136.

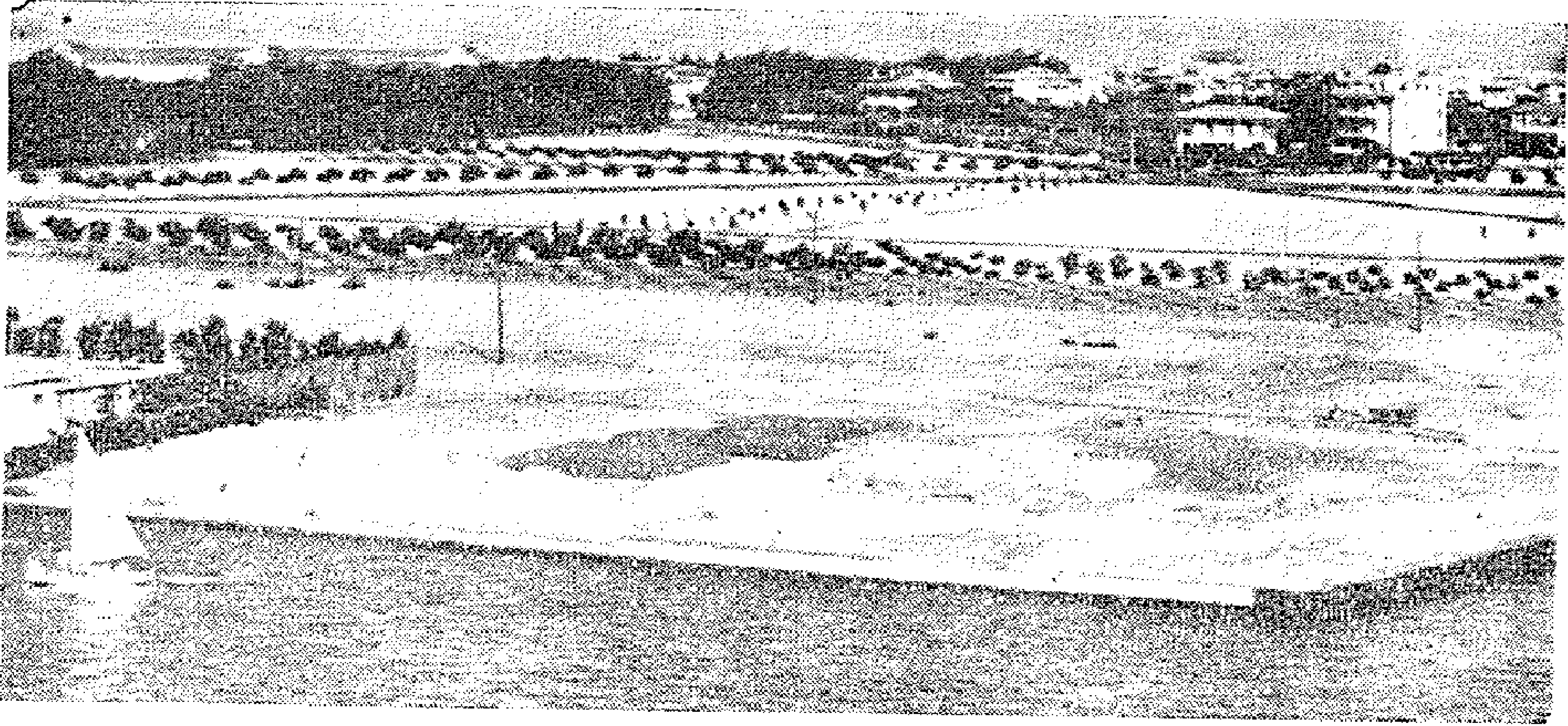
(٥) عرفان ص ٢٥

مجموع مساحة المدينه وهذه النسبة لا يوجد مثلها فى أى مدينة مدن البلاد المصرية حتى الحديثة منها كالاسماعيلية وهليوبوليس كما أنها تتفق تماما مع أحدث النسب التى قررت فى تخطيط المدن للضواحى المنشأة حديثا بالقرب من العواصم الأروبية



صورة رقم (٩) تمتاز بور فؤاد بجمال تخطيط وحسن تنسيق المباني

غير أن الظروف قد ألجأت الشركة إلى إقامة الورش الكبيرة التى أقامتها فى شمال المدنة فسدت بذلك عنها الواجهة البحرية وربما أفسدت عليها بعض الشيء



صورة رقم (١٠) تمتاز بور فؤاد بكثرة المتنزهات

هواء المدينة ولكن لم يكن من المتيسر تغيير هذا التصميم إذ أن أنشاء المدينة كان من لوازم إنشاء الورش أى أن الأصل فى مدينة بور فؤاد هو إقامة الورش الخاصة بالشركة .

وفى إنشاء بور فؤاد من المزايا المرجوة التى منها إفساح المجال أمام سكان بور سعيد المتزايدين فى إيجاد جهات سكنية لهم . وأن خط سكة حديد فلسطين لو بدأ من بور سعيد بدلا من القنطرة لتغير الحال فيما يختص ببور فؤاد إذ فى هذه الحالة تصبح لهذه المدينة مستقبل يزيد أهميته الحركة على ذلك الخط وما يتبع ذلك من نشاط إقتصادى وبشرى ، ويكون له تأثير على بور فؤاد من جهة إمكان تزايد السكان بسرعة ، خصوصا وأن الظروف الطبوغرافية للمنطقة التى نشأت عليها بور فؤاد تساعدها على التوسع والنمو فى الأراضى الفضاء التى تمتد جنوبا لمسافات كبيرة ، بينما بور سعيد يحدها البحر والبحيرة والقناة من جهاتها الأربعة ، وهذا يجعل مجال اتساعها محدودا . ويبدو أن الأمل الذى كان ينظر إلى انتهاء خط فلسطين إلى بور فؤاد قد تبدد ويكاد يكون صرف النظر عن هذا الرأى نهائيا[١] . وإن إنشاء بور فؤاد قد حقق الأغراض الآتية :

١ — إيجاد مكان صالح لمنشآت هامة للشركة .

٢ — إعداد مساكن للعمال وغيرهم .

٣ — وهى فى الوقت نفسه أوجدت مكاناً للتنفيس عن مدينة بور سعيد حيث إزدحام السكان. وهذا الاتساع فى وجود مجال جديد للأراضى يقلل شدة التنافس على إمتلاكها . وإن إنشاء بور فؤاد شاهد على تقدم مدينة بورسعيد ونموها ذلك أن هذه المدينة تعتمد فى حياتها على القناة المتزايدة فى نشاطها الاقتصادى مما ترتب عليه ازدياد أهمية بورسعيد ثم امتداد هذه الأهمية إلى البر الشرقى الأسيوى

والواقع أن مدينة بور فؤاد التى افتتحت فى عهد (الملك فؤاد الاول) فى ١٩٢٦/١٢/٢١[٢] أفادت من نشأتها الحديثة . على إعتبار أن بور فؤاد جزء متمم لبور سعيد، فكان لنشأة هذه « المدينة » فى الجزء المقابل من الساحل الذى أنشئت عليه بور سعيد أثره الهام فى تمهيد كل عوامل الإنشاء وجعلها ميسرة ، الأمر الذى لم يتأت معه أى عقبة من حيث الموارد المائية أو الأحجار اللازمة أو الأيدى العاملة. فالمياه موفورة والأيدى العاملة متوفرة وطرق المواصلات كانت قد بلغت درجة لا بأس بها من التقدم .

---

(١) نقلا عن المكتب الفنى الخاص بأنشاء طرق السكك الحديدية بمصلحة السكك الحديدية بمصر

(٢) عرفان ، ص ١٥ — ٢٠ .

وكان يتحتم على بور فؤاد أن تكون على صلة دائمة ببور سعيد نظراً لأن كل من الجزئين متمم للآخر ، فارتباط مصالح السكان فى هذين الشاطئين لا يمكن أن ينفصل ، فبعض من لهم أعمال يباشرونها فى بور سعيد يقيمون فى بور فؤاد ، وكذلك بعض من لهم أعمال يباشرونها فى بور فؤاد سكناهم فى منطقة بور سعيد . هذا بجانب أن مرافق الحياة المدينية الرئيسية توجد فى بور سعيد من المعاهد الدراسية والمراكز الإدارية والخدمة والعناية الصحية ودور العدل ورجال القانون وما إلى ذلك من مستلزمات الحياة العادية التى لا يمكن أن يستغنى عنها جزء من السكان(١) . وهكذا كانت الحاجة ملحة للإتصال المباشر الدائم بين الجزئين

وقد روّى أن يتم هذا الاتصال بواسطة نوع خاص من السفن تسمى «المعدية» تنتقل بين الشاطىء « الأسيوى » و « الإفريقى » باستمرار وهى وسيلة ميسرة فى متناول السكان حيث يمكنهم أن ينتقلوا بواسطتها بين المدينتين وكذلك تنتقل بواسطتها السيارات وغيرها وقد كانت تستعمل مجانا ولكن منذ سنة ١٩٣٧ أصبح النقل عليها بأجر زهيد(٢) .

والواقع أن بورفؤاد تمتاز بجمال تنسيقها وتراص الأشجار على جوانب طرقاتها ويتمثل فيها مناظر البناء الحديث الفخم وخاصة فى الجزء الشمالى(٣) منها وهى تعتبر فى الصف الأول من الأحياء المصرية الحديثة الفخمة البناء . كما أعتنى بانشاء كثير من المتنزهات هناك . صورة رقم (٩) وصورة رقم (١٠) .

وتمثل بور فؤاد منطقة حيوية للشركة ، ففيها منشآت خاصة بها ، إذ أن هناك توجد الورش التى تقوم بالأعمال الإصلاحية الخاصة بحركة الميناء وغير ذلك من الأمور المتعلقة بالسفن . وقد قامت بها صناعة الأثاث على نطاق ضيق محدود إذ استوردت الأخشـــاب اللازمة من جزيرة مدغشقر لبناء الأثاث اللازم للشركة نفسها (٤) .

---

(١) عرفان ص ١٥ — ٢٠

(٢) الأجر هو مليمان عن الراكب و ٢,٥ قرشا عن العربات ذهابا وإيابا

(٣) عرفان ص ١٨ — ٢٠

(٤) Lorin op. cit., p. 114.

ومن التعدادات المتتالية لسكان بور فؤاد نلاحظ أن : ـــ

أولا : السكان في تزايد باستمرار ففي سنة ١٩٢٧ كانت ١,٧٧٦ وفي سنة ١٩٣٧ زادت أعدادهم إلى ٢,٠٢٤ وصلوا في سنة ١٩٤٧ إلى ٣,٥٩١[١] . وهكذا نلاحظ التزايد المستمر في عدد السكان .

ثانياً : إن بورفؤاد كانت تمثل منذ مبدأ نشأتها وجود العناصر الأجنبية الكبيرة العدد . ففي أول تعداد رسمي لها وهو تعداد سنة ١٩٢٧ أي بعد سنة واحده من تاريخ افتتاحها نجد أن عدد الأجانب قد وصل إلى ١,١٠٤ أي أن معظم السكان من الأجانب بنسبة تكاد تجعل العناصر المصرية فيها في هذا التعداد عبارة عن أقلية ضئيلة ، فبينما السكان الأجانب يزيدون عن الألف فإن باقي السكان (وهم مصريون) حوالى ٦٠٠ نسمة (٦٦٢) وفي سنة ١٩٣٧ نجد أن عدد الأجانب في حد ذاته قد قل عن التعداد السابق فقد أصبح حسب هذا التعداد ١,٠٨١ ولكنهم يكونون نسبة مرتفعة من السكان تقرب من ٥٠٪ وينخفض عدد الأجانب في تعداد سنة ١٩٤٧ فقد اصبح عددهم ٨٨٠ نسمة . وبذلك اصبح المصريون هم الكثرة الغالبة في بورفؤاد . وإن ظهور الأجانب هناك بهذه النسبة العالية في تعداد سنة ١٩٣٧ ، ١٩٤٧ يمكن تفسيره على أساس أن طبيعة نوع العمل في بور فؤاد الذي يتعلق بالأعمال البحرية قد اجتذب هذه النسبة العالية منهم ثم زادت أعداد السكان المصريين في بورفؤاد بتقدم الزمن كما حدث في مدينة بورسعيد . ويلاحظ على هذا الجزء الناشئ الحديث على البر الأسيوى أنه يمثل ضاحية لبورسعيد وأن ظهور الضواحي حول المدن من الظواهر المألوفة في تطورها ونموها . وقد ظهرت هذه الضاحية بعد إنشاء بورسعيد بـ ٥٧ سنة .

وان كان قد ذكر في سياق هذا الكلام السابق عن بورفؤاد كلمة مدينة ، فالواقع أن التعريف الصحيح لكلمة مدينة ليس من السهل إطلاقه عليها من الآن بل يستحسن أن يكون أسمها ضاحية بور فؤاد[٢] فظروفها الحالية لا يمكن أن تسمح لها بأن تكون مدينة بمعنى الكلمة .

---

(١) احصائيات مصلحة الاحصاء والتعداد .

(٢) خريطة بورسعيد وبور فؤاد . مصلحة المساحة سنة ١٩٣٧ . مقياس الرسم ١ : ٠

الفصل السابع

حياة المدينة الاقتصادية

أنشئت مدينة بورسعيد لغرض ملاحى صرف لتكون مدخل قناة السويس على البحر المتوسط . وعلى ذلك لم يراع فى إنشائها إلا الظروف الطبيعية التى تجعل منها ميناءا صالحا للقيام بهذا الغرض ، بصرف النظر عن أى اعتبار آخر [١] ، وعلى هذا نشأت المدينة فى بقعة لا تمتاز فى مظهرها العام بأى مورد من موارد الثروة الطبيعية فيما عدا صيد السمك . ولقد كان لطبيعة مكان المدينة من جهة وطبيعة الظروف الجغرافية لبيئتها من جهة أخرى ، أثر ظاهر على توجيه حياتها الاقتصادية ، فالمدن باستمرار تستجيب لتأثير الاقليم الخاص [٢] بها والمحيط بها فى نشاطها الاقتصادى . ويجد فى بورسعيد حيث ظهر المجهود الإنسانى فى تحويل تلك البقعة المجدبة إلى مدينة عظيمة القيمة — أثر العوامل الجغرافية فى توجيه وتحديد أنواع النشاط التى يمكن أن يمارسها الإنسان هناك فى حياته الاقتصادية معتمدا فى ذلك على الموارد التى يمكن للظروف الطبيعية أن تهيئها له . فالظروف الجغرافية فى مدينة بورسعيد ومنطقتها قد جعلت أمام هذه المدينة فرص مختلفة الوجوه للنشاط الاقتصادى . ويمكن إجمال النشاط الاقتصادى فى الآتى :

أولا : صيد الأسماك [٣] .

ثانيا : استغلال [٤] مياه البحر مع الإفادة من الظروف الطبيعية التى تقدمها بيئة المنطقة وذلك باستخراج الملح .

ثالثا : الأعمال المتعلقة [٥] بحركة الميناء نفسها .

---

(١) الجزء الخاص بنشأة الميناء فى الرسالة .

(٢) Dickinson. op. cit. p. 52.

(٣) تقارير مصلحة المصايد والاسماك .

(٤) إحصائيات مصلحة الاحصاء والتعداد .

(٥) مذكرة عن استغلال ملاحة بور فؤاد من مصلحة المناجم والمحاجر .

رابعا : الأعمال المتعلقة بحياة المدينة نفسها وخدمة مرافقها المختلفة .

وإن كانت الظروف الطبيعية قد حرمت على الاقليم المحيط ببورسعيد وجود أي مظهر هام من مظاهر النشاط الزراعي [١] . فان المدينة فى حاجياتها الغذائية مازالت للآن تعتمد على الدلتا نفسها ، وربما ينتظر فى المستقبل أن توجد أمام بور سعيد فرصة مزاولة النشاط الزراعى المحدود فى البقعة التى تم تجفيفها فى جنوب المدينة [٢] . ومهما يكن من إمكانيات إنتاج هذه البقعة فسوف تظل بور سعيد وإقليمها فى جملته عبارة عن منطقة تعتمد اعتماداً كليا فى مواردها الغذائيـة على خارج منطقتها . وإن ظهر هناك نشاط زراعى فهو محدود المساحة ومحدود الانتاج. وإن كان الاتجاه فى المشروع الحديث لتخطيط بور سعيد سـنة ١٩٥٠ [٣] يظهر توسع مساحات الأرض المكتسبة من البحر بشكل واضح . ولكن الظروف الطبوغرافيه للمدينة تحدد هذه المساحات فى نطاق محدود . فليس فى بور سعيد حالياً وليس فى المستقبل فرصة وجود النشاط الزراعى الكثيف ، فهى بقعة تعتمد فى حياتها اعتماداً كلياً على أنها ميناء تخدم الغرض الملاحى للقناة .وعلى هذا الأساس كان قوام حياتها الاقتصادى .. فهى لا تمت من هذه الناحية بصلة إلى المحور الأساسى لعماد الحياة الاقتصادية فى مصر وهو النشاط الخاص بالزراعة .

فالتوسع الزراعى فى منطقة بور سعيد لابد أن يسبقه توسيع ترعة العباسية بدرجة تسمح بتغذية تلك الأراضى بحاجاتها المائية بوفرة تسمح بالقيام [٤] بعمليات الإستصلاح والإستغلال الزراعى — ومن جهـة المساحة الأرضية التى يمكن زرعها فإنها توفرت فى جنوب المدينة وجنوبها الغربى — ذلك بسبب الأراضى التى جففت هناك أخيراً ، بعد البدء فى تنفيذ مشروع بور سعيد — دمياط ، التى بلغت مساحتها ٤٥,٠٠٠ [٥] (شكل ١٢) .

---

(١) لا توجد زراعة هناك الا فى حدائق المدينة وبعض الجهات المحدودة فى جنوب بور سعيد

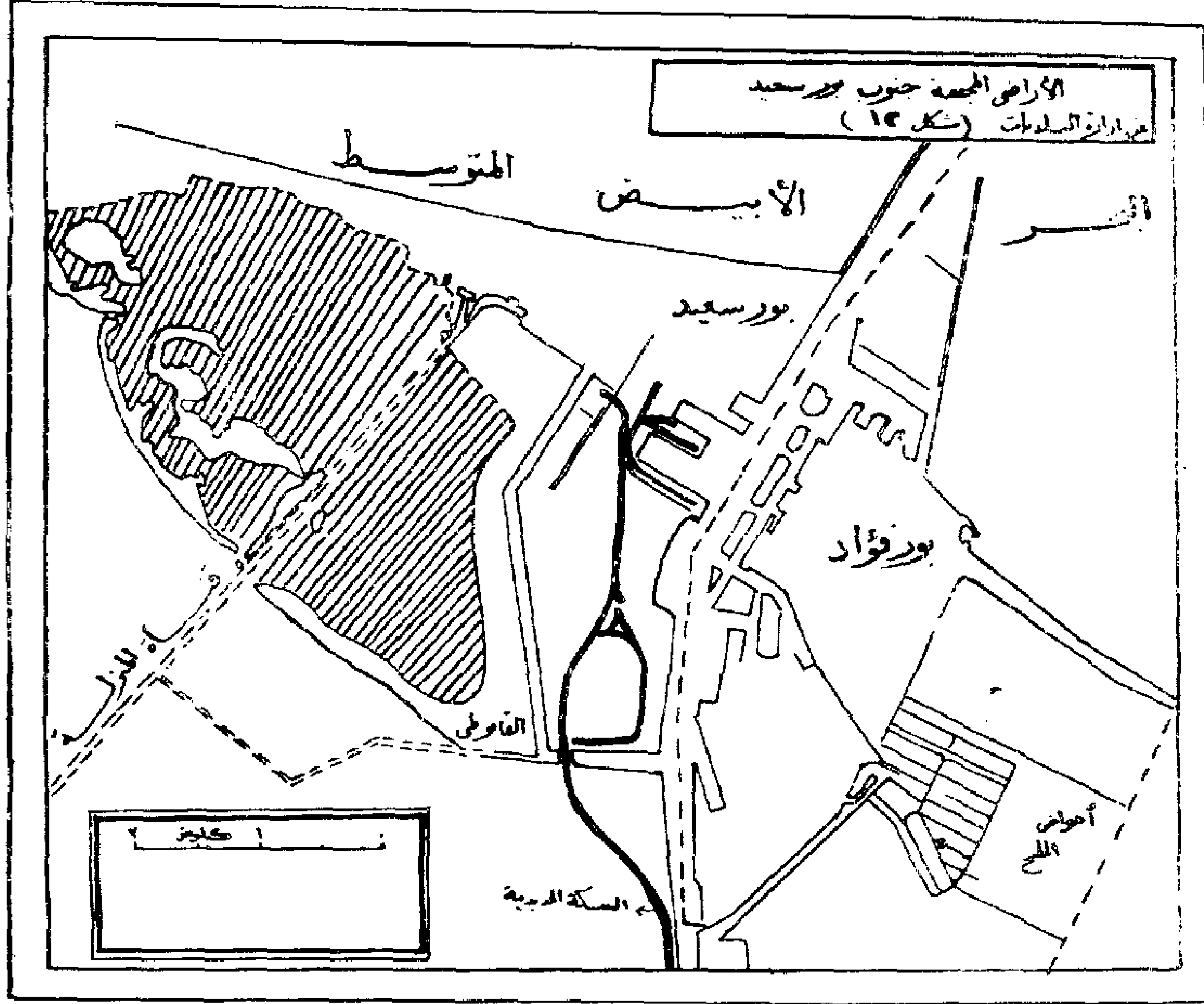
(٢) خريطة بورسعيد . طبعة مصلحة المساحة سنة ١٩٣٧ . على قسم المشروعات بوزارة الاشغال . مقياس الرسم ١/٥٠,٠٠٠ .

(٣) خريطة بور سعيد بادارة البلديات .

(٤) وزارة الاشغال. قسم الري . القسم الفنى المختص بمشاريع التوسيع الزراعى بالرى .

(٥) ملف إدارة البلديات . مشروع اصلاح المناخين .

والواقع أن إحدى الميزات المرجوة من إنشاء هذا الطريق هي إيجاد مساحات من الأرض القابلة للزراعة واستغلالها زراعياً بقدر الإمكان .



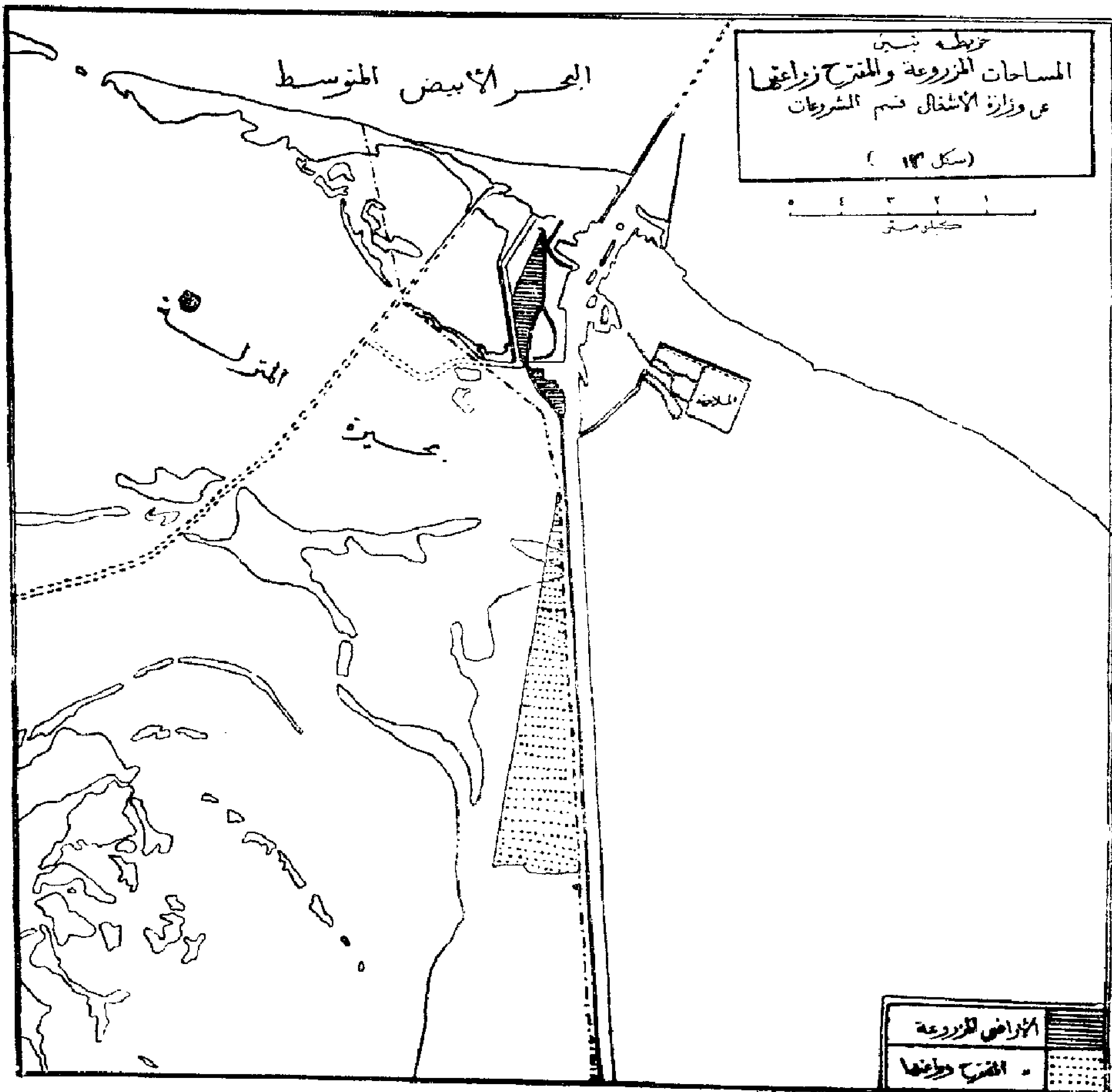
شكل (١٢)

وهناك أمثلة واضحة في منطقة بور سعيد على إمكان نجاح النشاط الزراعي - فنجد أراضي تزرع بالفعل في جنوب المدينة (شكل ١٣) وتعتمد في ريها على الترعة الحلوة . فنجد مساحات تشمل ٢٧٥ فدانا - ثم إلى الجنوب منها مساحة تبلغ ٤٥ فدانا - (شكل ١٣) وهذه تنتج بعض الأزهار والخضروات وتوجد فيها المشاتل المختلفة ، وإلى جنوب هاتين المنطقتين توجد منطقة ثالثة تبلغ مساحتها ١٥,٠٠٠ فدانا[١] (شكل ١٣) وهذه هي التي يفكر في استغلالها زراعيا . وما زال هذا المشروع في حيز الدراسة ، وإن كان البدو والمستقرون هناك قد بدأوا في القيام بممارسة النشاط الزراعي واستغلال ترعة العباسة في أغراضهم - إلا أن الاستغلال الزراعي المنظم الذي تشرف عليه الجهات المختصة الفنية لم يبدأ عمله هناك[٢] .

---

(١) وزارة الاشغال . قسم المشروعات . قلم الرسم . الملف الخاص باستصلاح الأراضي .
(٢) هذه المعلومات عن بعض الاقسام الفنية بوزارة الأشغال .

والواقع أن فى مصر أمثلة كثيرة واضحة تدل على النجاح فى استصلاح الأراضى البور والمجففة من البحيرات ، وأحسن مثل لذلك هو المشروع الخاص ببحيرة أبو قير وأن نجاحها مما يبشر بالخير فى استغلال أمثال تلك الجهات . فمن الوجهة النظرية يمكن أن تستغل المساحة التى جففت فى جنوب المدينة ، وفى جنوبها الغربى للزراعة ، إذا ما يسرت السبل لذلك . ولكن من يدرس المشاريع المختلفة لاستصلاح أراضى الدلتا - للقيام بالنشاط الزراعى فى تلك الجهات يلحظ أن هناك مساحات كثيرة فى جهات مختلفة من شمال الدلتا فى حيز الدراسة ولكن



حتى خطوة الدراسة النظرية لزرع تلك المساحة الجديدة المجففة المكتسبة لبور سعيد حديثا على حساب بحيرة المنزلة لم تبدأ بعد ولم تدخل ضمن نطاق مشاريع الاستصلاح فى أراضى الدلتا ، وأن كانت مشاريع الاستصلاح فى تقدم مستمر ، ومساحة الأرض المقترحة للاستصلاح تبلغ ٧٥,٥٣٠ فدانا — ولكن لم يدخل

فى نطاقها الجزء الخاص بجنوب بور سعيد وجنوبها الغربى(١) .

إن مدينة بور سعيد فى نشأتها لخدمة الميناء ، وبحكم موقعها النائى عن صميم الأرض الزراعية ، مع عدم توافر الأراضى الصالحة للزراعة هناك ، كل هذه الظروف مجتمعة قد أدت إلى وجود بور سعيد فى منطقة صحراوية مجدبة . وإن كانت الترعة العذبة (ترعة العباسية) قد أوصلتها لمرحلة جديدة من الحياة والنشاط البشرى ، إلا أن الظروف العامة هناك تحول دون القيام بالنشاط الزراعى الواسع النطاق ، ذلك أن جميع الأراضى فى البلاد المصرية تحتوى على كميات مختلفة من الأملاح الضارة وتبلغ هذه الكميات أقصاها فى أراضى البحيرات الواقعة على شاطىء البحر الأبيض المتوسط إذ تحتوى على ما بين ٥٪ إلى ٨٪ من كلورور الصوديوم ومن ١٪ إلى ٢٪ من المغنسيوم وتقل النسبة كلما ابتعدنا عن الساحل فلا تزيد للملحين معا فى الأراضى البور التى يتراوح منسوبها بين ٠,٥ مترا و١,٠ متر فوق سطح البحر عن ٢٪ وتبلغ نسبة كلورور الصوديوم ١٪ فى الأرض المنزرعة والتى على منسوب متر ونسبة المغنسيوم ٠,٥٪ .

ولقد شوهد بعد التجارب العملية إن كل أرض تزيد نسبة أملاحها عن ٣٪ لاينبت فيها أى زرع ، ولا يرى فيها سوى الأعشاب البرية ، وأنه إذا هبطت النسبة إلى ٢٪ أمكن زراعة الدنيبة . ويجب الا تزيد النسبة عن ٠,٥٪ قبل التمكن من زراعة الأرز أو البرسيم .

فيجب على الزارع لإستصلاح أرضه ، أن يعمل أولا على تخفيض نسبة الأملاح بها بغسلها المدة الكافية من الزمن حتى تصبح صالحة لإنبات نوع من الزرع يتحمل الإكثار من مياه الرى كالدنيبة أو الأرز ، فاذا قلت الأملاح زرعها برسيما إلى أن تنخفض نسبة الأملاح إلى الدرجة التى تسمح بزراعتها حبوبا (٢) .

وان مثل هذا العمل من استصلاح الأراضى البور ، وجعلها منتجة للزراعة لابد أن يستلزم كميات كبيرة من المياه العذبة اللازمة لعمليات الغسل والرى . وإن

---

(١) وزارة الاشغال . قسم . قلم الرسم . ملف رقم ٣٠٩٥٣/١١/١ . خريطة الدلتا مقياس الرسم ١/٠٠٠و٣٠٠ — ٣ مشاريع استصلاح الأراضى رسم سنة ١٩٥٠ . ويبدو أن حركة التعمير الحديثة التى شملت كثيرا من جهات مصر سوف تدب في بورسعيد وما حولها .

(٢) حسين سرى — علم الرى — الجزء الثاني — القاهرة سنة ١٩٣٠ ص ١ — ٢

ترعة العباسية قد إنشئت لخدمة المدينة فى حاجيات الحياة الأساسية الضرورية ، فحسب ولم يعمل عند إنشائها حساب للنشاط الزراعى فى المستقبل . بل إن ترعة الاسماعيلية قد حفرت فى أول الأمر على صورة لم تعد تصلح ، بعد أن ظهرت الحاجة لجعلها ملاحية على طول القنـــاة — فأعيد حفرها بين سنة ١٨٧٠ وسنة ١٨٧٧ (١) بين القاهرة ومدينة الاسماعيلية .

وإن كانت الظروف الخاصة ببور سعيد قد حرمتها من المورد الاقتصادى الخاص بالنشاط الزراعى بمعنى أنه لم يتيسر لها ايجاد فرص لذلك النوع من النشاط الاقتصادى فقد اغدقت عليها تلك الظروف، موارد اقتصادية تتمثل فى : —

صيد الأسماك .

استخراج الملح .

حركة الميناء .

صيد الأسماك

إن طبيعة الاقليم الذى نشأت فيه مدينة بورسعيد قد ساعدت على وجود هذا النوع من النشاط الاقتصادى ، فهذه المدينة تطل على البحر الأبيض المتوسط فى الشمال وتحيط بها فى الجنوب بحيرة المنزله ، وإلى الغرب منها يوجد أشتوم الجميل ، وهو تلك الفتحة التى تصل بين البحر والبحيرة والتى لها أهمية كبير إذ تؤثر على حياة الأسماك(٢) فى البحيرة ، كما أنه يوجد فى شرق المدينة منخفض بورفؤاد(٣) ممتداً على شكل مثلث أحد أضلاعه يكاد يكون موازيا لاتجاه الجزء الشمالى من القناة ، وقد كانت هذه الحرفة موجودة فى هذه المنطقة فى العهد الذى سبق إنشاء المدينة ، فقد كان هناك قريه الجميل على البوغاز الذى يربط بين البحر والبحيرة حيث كان الأهالى يمارسون الصيد بطريقتهم البدائية البسيطة ، وكذلك كانت حال

---

(١) Nousbaum et Hutchings op. cit., p. 142.

(٢) مصلحة مصايد اسماك — الثروة المائية فى مصر وتطور الاهتمام بها — القاهرة ١٩٤٢ ص ١٢ و ١٣ .

(٣) مذكرة عن حالة المصايد المصرية سنة ١٩٤٦ — بمناسبة عقد مؤتمر الأغذية لهيئة الأمم ١٩٤٨ القاهره ١٩٤٨ ص ٩ — مطبوعات وزارة التجارة والصناعة .

قرية القابوطى فى جنوب المدينة (١) . والواقع أن الظروف الجغرافية للأقليم كانت تدفعه إلى التوجه نحو استغلال هذا النوع من الثروة المائيـــة من المياه الموجودة فى تلك المنطقة وخاصة وأن إقفار البيئة هناك وجد بها يؤيد التوجه نحو الاعتماد على البحر . فعلى الرغم من أن الشعب المصرى فى مجموعة لم يتوجه إلى الاعتماد فى حياته على البحر واستغلاله إلا أن فقر الموارد الموجودة فى البيئة جعل هذا الاتجاه أمراً طبيعيا . وقد عمل على زيادة الاشتغال بصيد الأسماك إنشاء مدينة بور سعيد وتزايد عدد السكان . كذلك يلاحظ أن شق قناة السويس بين بين البحرين قد تسبب عنه اختلاط الحياة الحيوانية البحرية بينهما وظهور نوع جديد منها فى مياه بور سعيد والاسكندرية وهو يستغل كالأسماك فى غذاء السكان(٢). ويمكن إعطاء صورة عن نشاط صيد السمك فى بورسعيد إذا ما نظرنا إلى المصايد المصرية فى جملتها . فهذه المصايد مصدر ثروة اقتصادية فى دخلنا القومى لا يستهان بها فقد بلغ متوسط هذه الثروة فى السنة بما يقدر بـ ٤٠,٠٠٠ طناً من الأسماك تبلغ قيمتها بحوالى خمسة ملايين جنيه مصرى ويشتغل فيها ما يزيد عن ٥٠,٠٠٠ رجل و ٢٠,٠٠٠ ولد (٣) . وتقسم المصايد المصرية ثلاثة أقسام : —

١ — المصايد الداخلية — وتشمل النيل وفروعه والترع والمصارف وجميع مجارى المياه العذبة فى البلاد وهذه المصايد لايزيد انتاجها عن ١٥٪ من محصول المصايد العام .

٢ — يشمل بحيرة المنزلة والبرلس وادكو وقارون ومريوط والبردويل وتغطى هذه البحيرات ما يقرب من مليون فدان ويبلغ انتاجها حوالى ٦٠٪ من محصول المصايد العام .

---

(١) Brechere, op. cit., p. 9.

(٢) Wimpeny, "Hydraulic Data from the Suez Canal" Cairo, 1931, p. 1.

من الطريف أن يذكر هنا أنه فى صيف عام ١٩٥٤ فى شهر أغسطس وفد من البحر الأحمر إلى بورسعيد وحوش بحرية وقد تسبب عنها منع المصطافين من النزول فى البحر لعدة أيام .

(٣) المصايد المصرية والاشراف العملى عليها — القاهرة ١٩٤٧ ص ٧ — مطبوعات مصلحة مصايد الاسماك — معهد فؤاد الاول للاحياء المائيه. وقد رجع الباحث لمصلحة الإحصاء والتعداد — ومصلحة مصايد الأسماك وغيرها للحصول على احصائيات خاصة ببور سعيد لسنوات متتاليه . ولكن لم يمكن الحصول عليها .

٣ — المصايد البحرية وهذه تشمل مصايد البحرين الأبيض المتوسط والأحمر وقناة السويس ومصايد الاسفنج من السلوم والاسكندرية ويقدر محصولها بـ ٢٥٪ من محصول المصايد العام.

وأن بور سعيد تشترك بنصيبها فى جملة هذا الصيد، إذ أنها تطل على كل من: —

١ — مصايد البحر المتوسط.

٢ — مصايد بحيرة المنزلة وهذه تنتج وحدها أكثر مما تنتجه المصايد البحرية مجتمعة

٣ — القناة.

٤ — الصيد من منخفض بور فؤاد. وقد سبقت الإشارة إلى أن هذا المنخفض كان متروكا لاستغلال شركة ملاحات بور فؤاد ولكن تبينت بعد ذلك قيمته من ناحية صيد الأسماك فأدى ذلك إلى أن اتجهت الحكومة لاستغلاله فى هذه الناحية. ويتضح مما سبق أن مصايد البحيرات من أهم أقسام المصايد المصرية وهذه البحيرات تعتمد فى تموينها بالأسماك على مصدرين:

١ — الأسماك البحرية عن طريق البواغير التى تصلها عن طريق البحر المتوسط

٢ — الأسماك النيلية عن طريق الترع والمصارف والقنوات التى تصب فيها.

وقد أخذت مصر تعنى بهذه الناحية الاقتصادية من الإستغلال (١) للمسطحات المائية وذلك بدراسة أنواع الحياة المائية. وإدخال الأنواع التى تلائم الجو المصرى والمياه الإقليمية المصرية. وقد أنشئت محطات للعناية بالأسماك الصغيرة ويوجد الآن ثلاث محطات لجمع زويعة البورى والطوبار والحنشان، وهى أهم أنواع الأسماك البحرية التى تغذى هذه البحيرات، فى جهات منها القابوطى (٢) جنوب بور سعيد على بحيرة المنزلة.

ومما يدل على اهتمام الحكومة المصرية بمصايد الأسماك أنها أنشأت مزرعة لتربيته. وقد قام معهد الأحياء المائية فيها بعمل تجارب على تربية صغار (٣)

(١) الثروة المائية ... ص ٧.

(٢) معلومات عن المصايد المصريه والاشراف العلمى عليها — القاهره ١٩٣٦ ص ١ و ٢ مطبوعات وزارة التجارة والصناعة — إدارة أبحاث المصايد.

(٣) الثروة المائية فى مصر وتطور الاهتمام بها — ١١.

البورى والطوبار بواسطة التغذية الصناعية فأسفرت نتائجها عن نجاح يشجع على التوسع فيها[١] ، وتطلق الأسماك بعد ذلك منها فى البحيرات المجاورة. ومما تناولته يد الإهتمام كذلك العناية بالبواغيز والفتحات التى توصل البحر بالبحيرات واستمرار تطهيرها حتى لا يعوق سير الأسماك بينهما أى عائق . ومعروف أن لكل نوع من الأسماك دوره حياته الخاصة . فمثلا فى فترة معينة من السنة يسعى طلباً للغذاء ، وفى أخرى طلباً للراحة وفى ثالثة طلبا للتناسل والتكاثر . واستمرار النوع ، وتتكرر هذه المظاهر على نمط واحد طول حياة السمك بفعل الغريزة الطبيعية من إحساسه الداخلى . وقد روى الصيادون كثيراً عن أخبار خرجات البورى والطوبار والحنشان وغيرها من الأسماك البحرية التى تعيش فى البحيرات وهم لا يعرفون أسبابها ولا نتائجها . وما هذه الخرجات التى تحمل ملايين الأعداد من السمك فى فترة معينة كل سنة إلا عبارة عن التجمع والتأهب لمغادرة البحيرات وللخروج لعرض البحر وذلك استجابة لدوافع الحياة الطبيعية فى السمك وشعوره بالرغبة فى التناسل والتكاثر ، وتتجه هذه الملايين فى سفرها فى البحر باحثة عن أصلح بقعة ، بهدى من غريزتها الطبيعية ، تتوافر فيها عوامل نجاح تكاثرها وأفراخها. فتلقى بويضاتها ثم تحاول أكثرها العودة من حيث أتت فتدخل البحيرات حيث الهدوء ووفرة الغذاء . ولا يقتصر هذا الأمر على الأسماك البالغة بعد الفقس وتطور يرقاتها إلى حجم معين ، بل تحاول زريعتها بدافع من غريزتها الإتجاه نحو البواغيز فتدخل منها إلى البحيرات لتتغذى وتظل فيها حتى تدركها الرغبة فى التناسل والتكاثر . ويبدو من هذا أهمية العناية بالبواغيز . ولهذه المسألة أهميتها الكبيرة فى منطقة بور سعيد التى يوجد فى غربها بوغاز أشتوم الجميل والذى يعتبر وجوده أمراً حيويا بالنسبة للأعمال المتعلقة بصيد السمك فى بحيرة المنزلة ، فإن أى تغيير أو أى سد فى هذا البوغاز قد يتسبب عنه تعطيل حركة الأسماك الطبيعية التى تتمثل فى مهاجرتها من البحيرة إلى البحر وبالعكس . فيهم هذا النوع من النشاط الاقتصادى دوام استمرار الصلة الطبيعية بين البحر والبحيرة [٢] . وقد ظهرت

---

(١) الثروة المائية فى مصر وتطور الاهتمام بها من ص ١٢ — ١ .

(٢) اتجهت العناية إلى الاهتمام بمخفض بورفؤاد لصيد السمك وكذلك منع شباك الصيد ذات الفتحات الصغيرة كما أعلن فى أهرام ٢١ أغسطس سنة ١٩٥٤ .

أهمية هذه الناحية عندما بدىء فى تنفيذ مشروع الطريق البرى بين بور سعيد ودمياط ، الذى حاول أن يغير من طبيعة بوغاز أشتوم الجميل بإقامة المنشآت هناك لخدمة هذا الطريق(١) . كما ظهرت أهمية الحاجة لإبقاء هذه الفتحة بصورتها الطبيعية على قدر الإمكان عند تنفيذ المشروع الأخير للقناة الملاحية والطريق البرى بين المدينتين (بورسعيد دمياط) . فعندما بدأت الأعمال الإنشائية تكثر فى المنطقة المحيطة ببور سعيد تمهيداً لتنفيذ هـــذا المشروع تعالت صيحات الصيادين هناك تشكو من أثر هذه الحالة الجديدة على مصايد الأسماك هناك . وقد تكررت هذه الصيحات(٢) فى سنوات متتالية وكانت موضع دراسة المصالح الحكومية المختصة . وحاولت هذه المصالح متعاونة على تفادى الأضرار التى يمكن أن تنتج عن الحالة الجديدة بقدر الإمكان احتفاظا بهذه الموارد من الثروة الطبيعية الممثلة فى الأسماك . وقد تمثل هذا الاهتمام فى مراعاة ضرورة إبقاء الصلة الطبيعية بين البحر والبحيرة على الرغم من إنشاء طريق بور سعيد(٣) ـ دمياط ـ وقد تمثلت عناية الحكومة المصرية بالمصايد ، كذلك فى فرض قوانين الصيد فى البحيرات حيث أنها أصدرت قيودات على آلات الصيد وطرقه ومواصفات الغزل المستعملة لحماية الأسماك الصغيرة من الصياد وتركها تنمو لتتناسب وتتكاثر لأول مرة على(٤) الأقل . وهكذا نجد أن العامل البشرى يتدخل لحفظ وحماية هذا المصدر الطبيعى المائى من الثروة الاقتصادية ، وقد أشرف على تنظيمه لغرض هو أن يكون استغلاله على أحسن وجه إقتصادى ممكن .

وأن وقوع مدينة بور سعيد على بحيرة المنزلة والبحر المتوسط والقناة وعلى

---

(٣) عند البدء فى إنشاء طريق بور سعيد — دمياط عمل حساب بقاء الصلة المائية بين البحر والبحيرة — وذلك بأنشاء قناة المصب بينهما — خريطة بور سعيد طبعة مصلحة المساحه سنة ١٩٥٠ — مقياس الرسم ١/١٠٠,٠٠٠ .

(٤) ملف وزارة الاشغال — مشروع دمياط بور سعيد (قسم المشروعات ملف رقم ٢/٧/١٤) التلغرافات والخطابات من الصيادين للوزاره .

(٥) إنشاء قناة المصب — خريطة بور سعيد بوزارة الاشغال مقياس الرسم ١/٢٥,٠٠٠ قسم المشروعات (ملف ٢/٧/١٤) .

(٦) تقارير مصلحة المصايد والاسماك .

مقربة من منخفض بور فؤاد[١] ، كل هذا ساعدها على أن تنتج كميات وافرة من السمك إذا ما قيست بالمدن الأخرى كدمياط ورشيد[٢] مثلا . ومن أهم العوامل التي تعمل على زيادة صيد السمك هدوء الحالة الجوية ، الأمر الذى قد ساعدت الظروف الطبيعية على وجوده فى مدينة بور سعيد فى معظم أوقات السنة ، أما فى الفترات المحدودة التى تشتد فيها الرياح فانه يتعطل أثناؤها الصيد ، وقد يترتب عليها غرق كثير من مراكب الصيد التى ذهبت إلى عرض البحر للقيام بهذا النوع من النشاط[٣]. وهكذا كانت عوامل البيئة الطبيعية كلها تساعد على هذا النشاط من حيث وجود المسطحات المائية حول المدينة ، ومن حيث الأحوال الجوية المساعدة على قيام هذا النوع من النشاط فى بورسعيد ، بجانب العناية بفتحة بحيرة المنزلة التى تساعد على كثرة السمك فى بحيرة المنزلة حيث نجد أن بقاء وجود فتحة الرطمة خلال سنة ١٩٤٢ كان نتيجتها وفود كميات من المياه العذبة الهائلة ، فلوجود المياه العذبة فى بحيرة المنزلة تأثيرها على زيادة الأسماك هناك وخاصة تلك الأنواع التى اعتادت على نوع من المياه تقل فيه نسبة الملوحة[٤] وقد عمل حساب إتصال البحر بالبحيرة عند إنشاء طريق بور سعيد — دمياط .

وساعد العامل البشرى كثيرا على زيادة استغلال مصايد الأسماك فى بورسعيد وذلك بادخال أساليب الصيد الحديثة هناك ، ويلاحظ اشتراك أعداد كبيرة من الأجانب[٥] فى ممارسة صيد السمك فى بور سعيد بواسطة اللانشات المعدة لذلك وشباك الجر ومعظم المشتغلين بها من الإيطاليين[٦]، ويمكن أن يضاف إلى العوامل التى ساعدت على زيادة الصيد هناك سهولة المواصلات بين بور سعيد وداخلية البلاد المصرية الأمر الذى جعل فى الإمكان تصدير الأسماك إلى داخل البلاد .

---

(١) عن القسم المختص بمعهد الأحياء المائية بالاسكندرية .

(٢) تقارير مصلحة المصايد والاسماك .

(٣) يحدث هذا عادة إنشاء مرور الانخفاضات الجوية على بور سعيد وذلك عندما يكون الانخفاض عميقا وكثيرا ما تطالع أخبار الجرائد والمجلات بغرق سفن الصيد فى مثل هذه الأوقات .

(٤) أحمد راغب — ص ١٢٥ ، ١٢٦ ، ١٢٨ .

(٥) تقارير مصلحة الأسماك .

(٦) المصدر السابق

وعلى هذا فقد ساعدت موارد البيئة الطبيعية بجانب العوامل البشرية على إيجاد مصدر هام من مصادر الثروة المائية الممثلة فى الحصول على الأسماك من المياه المحيطة بالمدينة ، الأمر الذى أوجد مصدراً هاما من مصادر الثروة الاقتصادية التى يساهم بعض أهالى بور سعيد فى الحصول عليها .

وإن من يذهب إلى جنوب بور سعيد يشاهد قرية القابوطى[١] وفيها مركز خاص للإشراف على صيد الأسماك وهناك توجد قرية يسكنها الصيادون بمنازلهم الخشبية التى تمتاز عن سائر مبانى المدينة ، كما توجد قرية أخرى فى أقصى غرب المدينة للصيادين[٢] وهذا الأمر فى جملته يوضح أهمية هذا النوع من النشاط الاقتصادى فى حياة المدينة هناك .

ومن المناظر المألوفة فى بور سعيد لمن يرتاد ساحلها فى الصباح المبكر وجود الصيادين بأعداد وفيرة يباشرون صيد الأسماك هناك ، وفى فترة وجيزة لا تستغرق ساعة أو ساعتين . تجد الأعداد الهائلة من الأسماك تتناثر على طول هذا الساحل من الشرق إلى الغرب وهو منظر مألوف هناك . ومن يشاهد هذه الأعـــداد والكميات الهائلة من السمك المتراصة بجانب بعضها ويعرف وجود القريتين الموجودتين فى بور سعيد (القابوطى — وقرية الصيادين) يمكنه أن يأخذ صورة واضحة على أن هذا النوع من النشاط يحتل مكانه هامة من مظاهر نشاط السكان ، الأمر الذى كان من مظاهره إنشاء أماكن خاصة كثيرة للسمك (حلقات السمك) وهى تجد سوقا رائجة فى بور سعيد نفسها ويمكنها أن تكون مصدراً هاما من مصادر الأسماك المصدرة إلى داخل البلاد المصرية نفسها . وإن كان صيد السمك كثير فى بورسعيد إلا أنه ليس هناك أى مصايد للأسفنج كما هو الحال فى الاسكندرية [٣] .

---

(١) كانت هذه القرية فى جزيرة جنوب بور سعيد منفصلة عنها ثم اتصلت بالأرض اليابسة ببور سعيد وأصبحت جزءاً منها .

(٢) خريطة بور سعيد — مصلحة المساحة ١٩٢٤ — مقياس الرسم ٥٫٠٠٠ : ١ وعبد المقصود حمزه — ص ٥ .

(٣) المصايد المصرية والإشراف العلمى عليها العام ١٩٣٦ ص ١٠ — مطبوعات معهد فؤاد الأول للأحياء المائية والمصايد .

الملاحـــة

إن قيمة العامل الجغرافى فى إعطاء الفرص للاستغلال الاقتصادى لموارد الثروة الطبيعة ، وتنمية هذا الاستغلال وتطوره يظهر بوضوح عند دراسة ـــ ملاحة بور سعيد ـــ فقد ساعدت العوامل الطبيعية[1] على استخراج الملح وسهولة إيصاله للأسواق . ذلك أن طبيعة الأراضى المستوية الممتدة فى الجانب الشرقى للقناة فى جنوب شرق مدينة بور فؤاد ، هذا فضلا عن أنها لا تعلو عن سطح البحر إلا مقدارا يسيرا ، ولا يفصلها عنه إلا ساحل قليل الإرتفاع بل إن هذه المنطقة تعلوها المياه أثناء هبوب الرياح[2] . هذه كلها عوامل تساعد على استغلال مياه البحر فى استخراج الملح ، وخاصة أن هذا الجزء من الأراضى هناك عبارة عن مساحة كبيرة ممتدة نحو الجنوب وتعرف باسم منخفض بور فؤاد التى استغل فيها صيد[3] السمك بجانب استخراج الملح . فقد هيأت ظروف الأرض الطبيعية الفرصة لاستخراج الملح من مياه البحر . وساعد على هذا نسبة الملوحة المرتفعة فى البحر المتوسط[4] بجانب أن منطقة بور سعيد تمثل منطقة جفاف معظم شهور السنة ، وكميات المطر التى تسقط بها شتاءاً هى كميات ضئيلة . هذا من ناحية العوامل الطبيعية التى قدمت ظروف الاستغلال الاقتصادى لعملية استخراج الملح بكل سهولة وبجانب هذه العوامل الطبيعية ، نجد هناك عوامل أخرى تتمثل فى توفر الأيدى العاملة الموجودة فى مدينة بورسعيد بالفعل كما يساعد على تزايد الإنتاج كثرة وجود طرق المواصلات الميسرة وخاصة تلك الطرق الملاحية البحرية التى يمكنها أن تنقل بسهولة كميات كبيرة من الملح إلى الأسواق الخارجية . وبالفعل نجد أن الظروف الطبيعية والمناخية فى هذه المنطقة جعلتها تمتاز فى قدرتها على انتاج الملح ، فى حين أن هناك بلاداً لا تؤهلها ظروفها الطبيعية إلى ذلك تضطر لاستيراد هذه المادة . وهنا تجد ملاحة بور سعيد المجال أمامها مفتوحا سواء فى استخراج الملح أو فى تصديره إلى الخارج . وبالفعل نجد أن الملح المستخرج من بور فؤاد

---

(١) أشير لهذا فى الجزء الخاص البيئة الطبيعية لمنطقة بور سعيد فى الرسالة .

(٢) خريطة بور سعيد وبور فؤاد ـ مصلحة المساحة سنة ١٩٣٧ . مقياس الرسم ١/٢٥٫٠٠٠

(٣) عن القسم المختص بمصلحة المصايد والأسماك بالقاهرة معهد الأحياء المائية بالاسكندرية

(٤) Newbigin M.I. "South Mediterranean," London, 1932, p. 9.

يصدر للخارج الى بلاد فى حوض البحر المتوسط وفى المحيط الهندى والمحيط الهادى[١]. فيصدر الملح إلى يوغوسلافيا وبعض البلاد الواقعة على المحيط الهندى وإلى اليابان وليس هذا مستغربا على بلاد لاتسمح لها الظروف الخاصة بها باستخراج الملح، هذا بجانب وقوع بور سعيد على بقعة بحرية ممتازة تمر بها السفن باستمرار .

وفيما يختص بتاريخ استغلال الملاحة : — تقدم أحد الأجانب — ميشيل جاستيلا — (ايطالى) إلى الحكومة المصرية لاستغلال الملح هناك . ونال امتياز هذا الاستغلال فى سنة ١٨٩٩ ، وبعد سنتين من هذا التاريخ فى ١٩٠٠/٣/١٠ وافقت الحكومة المصرية على تحويل الامتياز لشركة ملح بور سعيد[٢] .

وكان الامتياز لمدة خمسين سنة تنتهى فى سنة ١٩٤٩ وقامت الحكومة بعد ذلك بعمل مزايدة ولكن لم تنته هذه المزايدة إلى شركة أو شخص معين ، فأصدرت الحكومة أمر تكليف للشركة بأن تستمر فى عملها لمدة سنة وبعد ذلك تقدم لهذه الشركة مصريون وهى الآن تحت إشرافهم[٣] . وهذا الاستغلال قاصر على استخراج ملح الطعام فحسب وإن كانت هناك أمكانيات كثيرة فى الحصول على أنواع أخرى من الأملاح الأمر الذى لم يتجه إليه بعد نشاط الاستغلال هناك .

وتقع هذه الملاحة فى الجانب الشرقى من قناة السويس على بعد كيلومترين جنوب شرقى ضاحية بور فؤاد كما تبعد حوالى كيلومتر ونصف عن أقرب نقطة من قناة السويس حيث توجد قناة ملاحية خاصة بها طولها حوالى كيلومترين توصل بين محطة الشحن وقناة السويس . وهذه القناة تصلح للصنادل فقط التى تبلغ حمولتها ٣٠٠ طن وكذلك للرفاصات التى تقطرها ، وهذة القناة هى الطريق الرئيسى الوحيد لشحن منتجات الشركة .

والمساحة التى تستغلها الشركة فى أعمال الملاحات هى شبه منحرف مساحته حوالى ١١ كيلو متر مربع تقريباً وهى جزء من الأراضى المنخفضة الواقعة جنوبى شرقى ضاحية «مدينة» بور فؤاد وجزء من البحيرة المعروفة باسم بحيرة الملاحة . وهذه البحيرة تمتد إلى الجنوب حتى الكيلو ١٧ فى طريق بور سعيد الاسماعيلية ، ولا يفصلها عن البحر سوى شريط ضيق من الرمال التى تكون شاطىء البحر أمام

---

(١) تقارير عن الشركة — مستخرجه من مصلحة المساحة والمناجم .

(٢) نفس المصدر .

(٣) تسمى الهيأه المشرفة على اشتغلالها الشركة المصرية لاستغلال ملاحة بور سعيد

شواطىء البحيرة الشرقية فهى فى جملتها عبارة عن أراضى منخفضة تغمرها المياه . ولقد كانت جميع الملاحة تحت تصرف الشركة حتى سنة ١٩٤١ تستعملها كأحواض للتركيز وذلك بحصر مياها عن البحر ألا أنه من ذلك التاريخ لرغبة الحكومة فى استثمار هذه البحيرة فى صيد الأسماك اضطرت الشركة الى الاقتصار على مساحات محدودة منها ، فقامت بحصر جزء من مياهها ، وهو الذى يقع فى شرقى أحواض التركيز مباشرة ، وتشمل مساحة طولها ٣,٧٥٠ مترا فى الطول وعرضها ١٠٠٠ متر . كما حولت الشركة مساحة أخرى فى طول الجهة الجنوبية للأحواض إلى جزء محصور تفد إليه مياه البحر . ولقد كانت الشركة تستخدم هذا الجزء كأحواض لتحضير المحلول الملحى ، فأقامت الشركة جسرا يفصل المياه المحصورة داخل هاتين المساحتين عن مياه البحيرة ، بينهما باب يفتح ويقفل حسب حاجة الملاحات فقط ، أما مياه البحيرة نفسها فقد أصبحت متصلة بالبحر بصفة دائمة وذلك بواسطة بوغاز مفتوح ، وذلك من شأنه أن يساعد على زيادة الأسماك هناك ، وكذلك تتصل هذه البحيرة بالقناة الملاحية بواسطة ٢٠ ماسورة قطر كل منها مترا من ناحية القناة، وتتم عملية استخراج الملح بادخال المياه إلى الاحواض الخاصة بذلك وتبتدىء العملية الاولى من شهر يناير من كل عام إذ تصل الشركة الجزئين المحصورين من البحيرة لبحيرة صيد السمك وذلك بفتح البوابات التى بينهما لملئها بمياه البحيرة ثم تقفل البوابات على أن تفتح عند اللزوم بمقدار معين وهى فترات محدودة لتكملة مائهما الذى ينقص تبعا للتبخر .

وتزداد كثافته تدريجيا ، وتظل عملية سحب المياة تستمر من حوض لآخر بواسطة الآلات الخاصة (طلمبات رافعة) . وتتضح حاجة الشركة إلى مساحة كبيرة من الأرض إذا عرفنا أن كل طن يستخرج من الملح يحتاج إلى ٦٠ طن من الماء المحلول المركز لدرجة ٦ . وأخيراً يصل الماء إلى أحواض هى بمثابة خزانات ليتوزع المحلول الملحى منها فى أحواض أخرى ، حيث يترسب فيها كميات من الملح تجمعه الشركة مرتين فى السنة . ويعتبر المحلول الملحى فى حالة جارية إذ أن جميع هذه الاحواض لا تقفل إلا لفترات قليلة جداً ، الغرض منها ضبط درجة كثافة المحلول ، لضمان الحصول على ملح الطعام فى أنقى درجة ممكنة من ٩٧ ٪ إلى ٩٩ ٪

ويقوم العمال بتكويم الملح داخل الاحواض على شكل مخروطات صغيرة ثم

يغسل بمحلول ملحى درجة كثافته مساوية لدرجة كثافة محلول الأحواض ، وذلك حتى يمكن إزالة ماقد يكون مختلطا به من المواد الأرضية ، ثم يترك لمدة يوم أو يومين لتصفيته . بعد ذلك ينقل فى الزنابيل لتكويمة على الجسور ثم تعاد هذه هذه العملية مرة أخرى لجمع طبقات الملح القريبة من قاع الأحواض وقد تعاد هذه العملية مرة ثالثة وذلك تبعاً لسمك طبقة الملح الراسبة (١) . وتظهر أكوام الملح متراصة فى الملاحة على شكل أهرامات صغيرة .

وهكذا ساعدت الظروف الجغرافية والعوامل البشرية الخاصة بنشأة الميناء والعوامل الإقتصادية الخاصة بكثرة مرور السفن فيها ، على قيام هذه الصناعة وتزايدها باستمرار . وهناك مستقبل زاهر من ناحية التقدم فى استغلال أنواع المواد الأخرى المتخلفة من مياه البحر (٢) . وقد ألحق بالملاحة مصنع صغير لصناعة ملح الطعام الذى يستخدم فى الموائد ، وذلك عن طريق طحن بلورات الملح وتحويلها إلى مسحوق ناعم (٣) . ولعملية استخراج الملح أهمية مباشرة فى المستقبل الإقتصادى المنتظر لمدينة بور سعيد إذ أنه لايبعد أن تنتج صناعة تجفيف وتمليح الأسماك ، وهنا يمكن لملاحة بور سعيد أن تكون من إحدى العوامل الأساسية الهامة لنجاح مثل هذا المشروع .

(١) مصلحة المناجم والمحاجر — تقرير خاص عن الملاحة .

(٢) معلومات مستقاة من المشرفين على الشركة .

(٣) مصلحة المناجم والمحاجر . تقرير خاص عن الملاحة .

حركة تصدير الملح من شركة ملح بور سعيد ما بين سنة ١٩٢٩ — ١٩٤٧ بالطن المصرى

السنة	الاستهلاك المحلى	المصدر الخارج	الإجمالى
١٩٢٩	١,٤٨٢	١٤٨,٧٣٢	١٥٠,٢١٤
١٩٣٠	١,٤٧٠	١٥٥,٧٢٠	١٥٧,١٩٠
١٩٣١	١,٥٥٠	١٠١,٩٠٦	١٠٣,٤٥٦
١٩٣٢	١,٢٧٠	١٠١,٦١٠	١٣٣,٠٨٠
١٩٣٣	١,٤٦٩	١٣٠,٧١٩	٢٤٨,١٨٨
١٩٣٤	١,٣٣٠	٢٤٦,٨٠٧	٢٤٨,٠٣٨
١٩٣٥	١,٤٥٠	٢١٨,١٣١	٢١٩,٥٨١
١٩٣٦	١,٦٣٠	١٨٨,٧٠٩	١٩٠,٣٣٩
١٩٣٧	١,٥٩٠	٢٤٤,٩١٧	٢٤٦,٥٠٧
١٩٣٨	١,٥١٠	٢٧٠,٥٩٣	٢٧٢,١٠٣
١٩٣٩	١,٦٧٠	٣٠٦,٧١٣	٣٠٨,٣٨٣
١٩٤٠	٣٨,٣٤٨	١٢٧,٧٧٤	١٥٦,١٢٢
١٩٤١	٢٦,٦٧٣	١٤٣,٩٥٤	١١٠,٦٢٧
١٩٤٢	٢١,٥٧١	١٠٦,٧٠٣	١٢٨,٢٧٤
١٩٤٣	٢١,٢١٨	١٥٤,٧٧٧	١٧٥,٩٩٥
١٩٤٤	١٤,٠٣٠	٢٠٧,٦١٣	٢٢١,٦٤٣
١٩٤٥	١١,٧٥٠	٢٥٤,٧٤٥	٢٦٦,٤٩٥
١٩٤٦	١٣,٠٧٠	١٧٧,٦٠٣	١٩٠,٤٧٣
١٩٤٧	١٦,٥٢٠	٤٦٥,٦١٣	٤٨٢,١٤٣ (١)

وكمية انتاج الملح من سنة ١٩٤٨ — ١٩٥٣ بالطن المصرى كما يلى :

١٩٤٨	٢٨٨,٦٦٤	١٩٥١	٢٩٧,٤٨٠
١٩٤٩	٢٣٣,٠٦٧	١٩٥٢	٢٤٦,٥١٨
١٩٥٠	٢٧٠,٦٧٨	١٩٥٣	٩٨,٨٠٤

(١) مصلحة المناجم والمحاجر ، تقرير خاص عن الشركة .

ويتضح من هذه الإحصائية ما يأتى : —

أولا : أن معظم إنتاج الشركة يصدر إلى الخارج والجزء الأصغر منه يستهلك محليا ، وذلك يفسره وقوع هذه الملاحة بالقرب من المواصلات البحرية العالمية وسهولة التصدير للخارج، وكذلك وجود ملاحات أخرى فى شمال الدلتا فتوجد ملاحات فى المكس بالاسكندرية وبلطيم وغيرها وهذه تمون جزءاً كبيراً من حاجة الاستهلاك المحلى (١) .

ثانياً : إن جملة الانتاج العام فى تزايد مستمر وكذلك جملة المصدر للخارج فقد قفزت الكمية من ١٥٠,٢١٤ طنا فى سنة ١٩٢٩ إلى ٢٧٢,١٠٣ طنا فى سنة ١٩٣٨ ووصلت هذه الكمية إلى ٤٨٢,١٤٣ طنا فى سنة ١٩٤٧ فالكمية المصدرة للخارج فى تزايد مستمر بوجه عام وإن ظهر فى هذه الكمية بعض التناقص فى سنوات قليلة .

ثالثاً : إن جملة الاستهلاك المحلى تتزايد كذلك ، فقد زادت من ١,٤٨٢ طنا فى سنة ١٩٢٩ إلى ١٦,٥٢٠ طنا فى سنة ١٩٤٧ ، وهذا يتمشى مع التزايد المستمر فى إنتاج الملح من جانب والتزايد المستمر فى أعداد السكان فى مصر ، وخاصة فى مدينة بور سعيد من جانب آخر .

رابعاً : إن من أظهر السنوات التى قل فيها التصدير للخارج هى ١٩٤٠ — ١٩٤١ — ١٩٤٢ . وقد يمكن تفسير ذلك على أساس أن الحرب العالمية الماضية قد كان لها أثرها على حركة التصدير بسبب قلة حركة السفن فى الميناء . ويمكن أن يشار كذلك إلى أن حركة القلاقل السياسية فى منطقة القناة فى السنوات الأخيرة كان لها أثر كبير فى توقف حركة تجارة الملح الخارجية (٢) . كما يلاحظ أن الإنتاج قد نقص كثيرا فى سنة ١٩٥٣ .

النشاط الملاحى فى الميناء

لقد أنشئت ميناء بور سعيد وأعدت للقيام لغرض خدمة الملاحة البحرية ، وقد استغرقت عملية الإنشاء عشر سنوات (٣) وتقع على مدخل قناة السويس على البحر المتوسط . وكان الغرض من إنشائها خدمة الحركة الملاحية الخاصة بوصل البحرين (٤) ، أى حركة تجارة العبور ، وعلى هذا فقد كان الغرض من إنشائها

---

(١) مصلحة المناجم والمحاجر .

(٢) يصدر الملح إلى البلاد الآتية — لبنان ، الهند ، الملايو ، اليابان ، نيجيريا ، بلجيكا ، النرويج ، يوغوسلافيا

(٣) Reymond, op. cit, pp. 33 — 34.

(٤) Siegfried, Suez and Panama, p. 109.

هو خدمة حركة التجارة العالمية لا خدمة البلاد المصرية كميناء تساهم فى النشاط التجارى الخارجى الخاص بها . وقد ظلت هذه الميناء تمثل هذه الناحية من النشاط حتى يومنا[١] هذا . وتغلب عليها هذه الصفة كما يتضح من دراسة كمية وقيمة حركة التجارة المصرية الخارجية فى هذه الميناء . فمهمة قناة السويس التى تخدمها بورسعيد هى تيسير تلك التجارة العالمية التى كان مفروضاً أن تمر بها ، والتى تأتى فى الصف الأول من نشاطها . وهى السبب الأساسى من مشروع حفر القناة ، فكان مما جاء فى المذكرة المرفوعة إلى الوالى محمد سعيد باشا فى ١٥ نوفمبر سنة ١٨٥٤ من فردناند دلسبس يذكر فيها مزايا إنشاء القناة — « أن الحج إلى مكة سوف يصبح أيسر وسوف تكون القناة عاملا مشجعاً على الحركة الملاحية وخاصة للسفن التجارية وكذلك للرحلات لمسافة طويلة ، وإن حفرها سوف يقرب المسافة بين البحر المتوسط وشمال أوربا من جهة والبلاد المحيطة بالبحر الأحمر والخليج الفارسى من جهة أخرى بما يزيد عن ٣,٠٠٠ فرسخاً — أى مايقرب من ٩,٠٠٠ ميل وامبراطورية الصين التى يبلغ عدد سكانها وحدها ٣٠٠,٠٠٠,٠٠٠ نسمة وجزر الفلبين وأستراليا وكذلك الأرخبيل الكبير (الواضح أن المقصود من هذا الأرخبيل هو أرخبيل الملايو) الذى تتجه نحوه الهجرة من أوربا هذه هى النتائج الأولى المباشرة التى سوف تنتج عن حفر برزخ السويس . . ولقد قدرت المكاسب التى تعود على العالم من حفر القناة وذلك بتوفير المسافة البحرية بين أوربا وآسيا بما يساوى ١٥٠,٠٠٠,٠٠٠ فرنكا على أساس أن التقدير لمجموع التجارة التى تمر حول رأس الرجاء الصالح هى ٦٠,٠٠٠,٠٠٠ طن من حمولة المواكب ويمكن الحصول على هذا الربح إذا ما تحول نصف هذه التجارة »

وإن كان دلسبس قد أشار فى مذكرته إلى الحج وتيسير مهمته عن طريق القناة فهى مسألة تكاد تكون قيمتها محصورة فى احترام الناحية الدينية والشعور الدينى أكثر من أى شيء آخر ، فليس لها قيمة اقتصادية كبيرة بجانب حركة الميناء نفسها . وإن وقوع مدينة بور سعيد على البحر المتوسط أمر له قيمته من حيث أن هذا الحوض يعتبر طريقا ملاحيا ، فهو بحكم موقعه بالنسبة لليابس والمحيطات والعالم القديم ، يعتبر جزءاً هاماً من أجزاء أقصر الطرق بين أوربا والأراضى الأسيوية

(١) Nousbaum et Hutchings, op. cit., p. 114.

(٢) Siegfried. Suez and Panama, p. 196.

الموسمية ، فهو جزء من طريق يعتبر من أخطر الطرق وأكبرها قيمة بين جهتين[١] من العالم بينهما تباين كبير من حيث المناخ والغلات ، الأمر الذي يجعل التبادل التجاري بينهما أمراً حيوياً وأساسيا ، ولقد أفادت القناة من هذا الموقع وترتب[٢] على هذا ازدهار مدينة بور سعيد .

ومهما تكن الظروف المختلفة الخاصة بهذا الحوض من النواحي التجارية والسياسية والعسكرية ، فما لاشك فيه أنه قد أعيدت اليه أهميته الماضية ، منذ عهد الحضارة الإغريقية والرومانية ، في العصر الحديث تلك الأهمية التي لم تكن له قبل حفر القناة مباشرة .

ولما كانت حياة مدينة بور سعيد تعتمد اعتماداً كلياً في نموها وتطورها على القناة والحركة الملاحية فيها ، فان تتبع حركة النشاط [٣] الملاحي هناك تمثل جزءاً أساسياً من حياة المدينة الاقتصادية ، وخاصة وإن كل سفينة تدخل إلى الميناء إنما تمثل موردا لنشاط اقتصادي يساهم الأهالي بجزء فيه [٤] . وإن تتبع حركة النشاط الملاحي في الميناء منذ نشأتها ، يوضح الصورة إذن التي على أساسها تظهر أهمية الثغر المتزايدة تمشيا مع تزايد الحركة التجارية [٥] وتزايد عدد السفن المارة في القناة [٦] . وقد أفادت مدينة بور سعيد من هذا النشاط الذي على أساسه أمكنها أن تتغذى وتنمو [٧] وتتسع . [٨] فالإشارة للنشاط الملاحي في الميناء جزء أساسي يوضح مصدر الحياة الرئيسي لمدينة بور سعيد . ويمكن تتبع مظاهر هذا النشاط البحري على أساس تزايد أعداد السفن وكميات الحمولة وعدد

---

(١) Siegfried, A. "The Mediterranean". transilated from French by Hemming London, 1950, p. 11.

(٢) Ibid, p. 12.

(٣) قناة السويس — الجدول الخاص بحركة الملاحة في القناة (جدول رقم ١)

(٤) Chabot, op. cit., p. 35.

(٥) قناة السويس — الجدول الخاص بحركة الملاحه والقناة (جدول رقم ١) .

(٦) Sargent A. "Seaways of the Empire," London, 1916, p. 9.

(٧) الجزء الخاص بنمو السكان في الرسالة .

(٨) امتداد المدينة وتزايد مساحتها في الرسالة .

الركاب وأهمية الموقع العالمى لمدينة بور سعيدمن تتبع الجنسيات المختلفة(١) للسفن المارة بتلك القناة .

فى أول عهد نشأة الميناء كانت الحركة فيها ضئيلة(٢) فقد كانت هذه الحركة قاصرة أثناء عملية الإنشاء على نوع خاص من النشاط البحرى يتمثل فى استيراد المواد الأساسية الضرورية لمنطقة بور سعيد والقناة . وكان تاريخ أول سفينة وصلت لمرسى بور سعيد فى سنة ١٨٥٩ (سنة الإنشاء) وكانت آتية من مرسيليا تحمل الأخشاب اللازمة لأعمال البناء ، ومنذ هذه الفترة حتى نهاية السنة وصلتها ٢٣ سفينة (١٤ سفينة فرنسية ـ ٨ تركية ـ واحدة إيطالية) وكان مجموع حمولتها ٦,٠٠٠ طن . فرغت حمولتها التى كان معظمها من الأخشاب اللازمة لأعمال البناء ، وقد أفرغت على الجزء الذى كان يمثل المرسى المؤقت المعد لذلك . كما كانت هذه السفن تحمل الفنار ومنازل الإقامة وبعض المواد التموينية . وفى سنة ١٨٦٠ استخدمت الشركة اسطولا من السفن الشراعية مكوناً من ١٢ سفينة وكان مجموع حمولته ١٨ سفينة فى سنة ١٨٦١ ، وكانت حمولته ٢,٣٦٥ طناً وقد بيع هذا الأسطول فى سنة ١٨٦٤ . وإن كانت حركة تموين ورش القناة تتم على ظهور الإبل حتى سنة ١٨٦١ ولكن بعد هذا تم إنشاء ممر بحرى يصل بور سعيد بالفردان (فى ٢٤ ديسمبر سنة ١٨٦١) . وأمكن إيصال الممر البحرى ببحيرة التمساح فى ١٨ نوفمبر سنة ١٨٦٢ وبهذا أمكن إيصال حمولة السفن من بور سعيد عن طريق هذا الممر إلى البحيرة . وبعد يناير سنة ١٨٦٦ نظمت الشركة خطا منظما للمواصلات الخاصة بالركاب والمتاجر بين بور سعيد والسويس ، وقد تم سير هذا الخط بعد أغسطس من نفس السنة . وقد بلغت الحركة الملاحية(٤) للسفن على مرسى الميناء فى ١٥ يونية سنة ١٨٦٦ حول ٢,٦٣١ سفينة كان مجموع حمولتها ٤٦٨,٠٨٧(٥) طناً أى ما يقرب من نصف مليون طن. وكانت تبعيات هذه المراكب هى الفرنسية ـ اليونانية ـ التركية والمصرية وهذه فى مجموعها تكون النسبة الكبرى من هذه

---

(١) قناة السويس جدول رقم ٢ .

(٢) Reymond, op. cit., pp. 55 — 85.

(٣) Ibid, pp. 55 and Hoskins, op, cit, p. 365.

(٤) Ibid, pp. 64 — 88.

(٥) Reymond, op. cit., p. 58.

السفن. وكان أكثر الدول فى عدد السفن هى فرنسا فكان مجموع سفنها من السفن السابقة هو ٥٠٠ سفينة حمولتها ١٠٠,٠٠٠ طن . وكان هذا طبيعيا لأن الشركة واضح فيها النفوذ الفرنسى وهى على صلة بفرنسا باستمرار . وبعد ذلك بأشهر فى ١٥ ديسمبر سنة ١٨٦٦ وصلت السفينة Gyptis بحمولة قدرها ٦٠٠ طن إلى الميناء فى مواجهة الرصيف الشمالى لها . كما نظمت الشركة خطا منتظما بين بور سعيد ومرسيليا يقوم برحلتين شهريا منذ بداية سنة ١٨٦٦[١] ، كما كانت هناك سفنا بين بورسعيد ويافا من سنة ١٨٠٦ . وفى سنة بداية سنة ١٨٠٦ وفى سنة ١٨٦٧ بلغ عدد السفن ٣,٦١٤ سفينة ، كان يصل لبورسعيد شهريا حوالى ٢٠ سفينة . وأنشىء نظام خاص للإرشاد البحرى وهو نظام مؤقت، وكان ذلك فى بداية سنة ١٨٦٧ . وفى أول مايو سنة ١٨٦٧ قامت مصلحة الترانسيت ببور سعيد بطبع نشرة تجارية جاء فيها إن شركة قناة السويس تقوم بنقل التجارة بين بور سعيد (البحر الأبيض المتوسط) والسويس (البحر الأحمر) مباشرة وبالعكس بالشروط الآتية : أن تحصل رسوم عن الطن لكل المتاجر باستثناء الفحم قدرها ٢٥ فرنكا وأن يحصل عن كل طن من الفحم ٢١ فرنكا (٢٠ فرنكا لتفريغ ٣٠٠ طن) وفى أكتوبر سنة ١٨٦٧ عبرت القناة سفينة حمولتها ٥٨ طن وغاطسها ١,٥ مترا من بورسعيد إلى السويس فى ٣٢ ساعة. وهكذا نلاحظ من تلك النظرة التاريخية الموجزة لعمليات السفن فى بورسعيد ما يلى:

أولا : أول مرحلة لنشاط مرسى بور سعيد كان قاصرا على خدمة المدينة الناشئة نفسها وذلك باستيراد المواد اللازمة أثناء هذه الفترة .

ثانيا : عند إمكان عبور السفن من بور سعيد إلى داخل البرزخ بدأت السفن تمون البلاد الداخلية[٢] وهكذا تعدى نطاق الوظيفة التى تقوم بها الميناء من خدمة نفسها إلى خدمة جهات القناة نفسها .

ثالثا : ظهرت خطوط مواصلات منتظمة بين بور سعيد والسويس وبين بور سعيد ويافا وتركيا وبين بور سعيد وفرنسا . وهكذا تعدت خدمة الميناء والوظيفة التى تقوم بها نطاق البلاد المصرية وأصبحت تمثل ميناء يقوم بوظيفة الاتصال البحرى بين مصر والخارج ، كما أصبحت فى هذه المرحلة تخدم أغراض

---

(١) Reymond, p. 59.

(٢) Ibid. p. 59.

المواصلات بين بعض الأجزاء المصرية كما هو واضح فى الخطوط المنشأة بين بورسعيد وكل من السويس والاسكندرية .

رابعا : وصلت الميناء بعد ذلك إلى مرحلة جديدة فى سنة ١٨٦٧[١] وذلك بإعلانها قبول حركة الترانسيت نظير ضريبة معينة . وهكذا فى السنوات الأولى من نشأة الميناء قد بدأت وظيفتها تشمل نطاقا يتزايد فى الاتساع باستمرار وظل هذا الامتداد فى مدى وظيفتها حتى أمكنها أن تكون على صلة بجهات العالم كالموجودة على القارة الأسيوية والأوروبية .

وإذا ما كان بدء حركة الميناء بسيطا ضئيلا لدرجة أنه خشى من ذلك على مستقبل القناة وتعرض الشركة للخسارة ، فإنه بمرور الزمن قد تزايدت حركة السفن هناك بدرجة كبيرة ملحوظة كما سيتضح فيما بعد، ولقد ساعد على زيادة ونمو هذه الحركة عوامل كثيرة من أهمها

أولا : أن الصلات العالمية بين الشرق الأسيوى والغرب الأوربى قد بدأت فى التزايد والقوة[٢] منذ هذا العهد فصاعداً أى منذ بدء إنشاء القناة .

ثانيا : كان من أهم العوامل التى ساعدت على النشاط الملاحى كذلك أن السفن البخارية[٣] قد بدأت فى الظهور ثم تزايد عددها بعد ذلك بشكل كبير ملحوظ. وأهمية هذا العامل تتضح فى أنه باستخدام البخار فى السفن أمكن أن تكثر حمولة البضائع المحمولة وما ترتب على ذلك من النشاط التجارى وكثرة عدد السفن تبعا لذلك .

ثالثا : النظام الذى اتبعته الشركة من حيث فرض الضرائب المعقولة على السفن مع تأمين وصول السفن عبر القناة إلى الجهة التى تقصدها بجانب إنشاء نظام خاص لإرشاد السفن أثناء العبور قام بمهمته خير قيام .

رابعاً : إن الميناء نفسها من حيث إعدادها بما فيها من الجزء الصالح لرسو السفن وأحواض الميناء وإنشاء الأحواض الخاص باصلاح السفن لهذه الأمور أهميتها فى نجاح الميناء كما أنه ساعد على زيادة الحركة كذلك إمكان المدينة من تزويد

---

(١) Reymond. op. cit., p. 59.

(٢) قناة السويس جدول رقم ١ الذى يوضح تزايد الحركة التجارية العابرة فى القناة .

(٣) Siegfried, Suez and Panama. p. 133.

السفن بكل المهمات التى تحتاجها سواء كان ذلك من حيث المواد الغذائية أو المياه العذبة أو مواد الوقود ـ الفحم ـ وأمكنها بعد ذلك من إنشاء مستودعات لتموين السفن التى تستخدم البترول[١] فى نشاطها الملاحى . ولعل من أهم هذه العوامل التى ساعدت على نمو وتزايد الحركة الملاحية فى الميناء ، بعد قوة الصلات بين أوربا وآسيا ، ظهور البترول فى خدمة السفن الحربية .

خامساً — ظهور العالمية لحركة مرور السفن فى هذه الفترة الأولى من حياة الميناء تلك الظاهرة التى أخذت فى النمو والتزايد بعد ذلك[٢] — كما أنه أصبحت أغلب السفن المارة ، السفن البريطانية [٣] بحكم مصالحها فى الشرق الأسيوى .

تتبع حركة السفن[٤]

لتتبع الإحصائيات المختلفة فى حركة الميناء أهمية خاصة فى أظهار السبب فى نمو بور سعيد وتزايد أهميتها باستمرار ويتضح هذا التزايد فى حركة الميناء من الإحصائيات فى السنوات المختلفة : —

السنة	عدد السفن	الحمولة بالطن	عدد الركاب
١٨٧٠	,٤٨٦	٤٣٦,٦٠٩	٢٦,٧٥٨
١٨٨٠	٢,٠٢٦	٣,٠٥٧,٤٢٢	١٠,٥٥١
١٨٩٠	٣,٣٨٩	٦,٨٩٠,٠٩٤	١٠٧,٣٥٣
١٩١٠	٣,٤٤١	٩,٧٣٨,١٥٢	٢٨٢,٥١١
١٩٢٠	٤,٥٣٣	١٦,٥٨١,٨٩٨	٢٣٤,٣٢٠
١٩٣٠	٥,٧٦١	١٧,٥٧٤,٦٥٧	٣٠٥,٢٠٢
١٩٣١	٥,٧٦٦	٣١,٦٦٨,٧٥٩	٢٧٠,٦٥٧
١٩٣٢	٥,٠٣٢	٣٠,٠٢٧,٩٦٦	٢٦١,٧٧٤
١٩٣٣	٥,٤٢٣	٢٨,٣٤٠,٢٩٠	٢٥٣,٩٤٠
١٩٣٤	٥,٦٦٣	٣١,٧٥٠,٨٠٢	٢٦٢,١٢٢
١٩٣٥	٥,٩٩٢	٣٢,٨١٠,٩٦٨	٦٢٥,٤٦٥

(١) Issawi, op. cit.. p. 104.

(٢) Hoskins. op. cit., p. 1

(٣) قناه السويس جدول رقم (٢)

(٤) قناه السويس جدول رقم (١)

السنة	عدد السفن	الحمولة بالطن	عدد الركاب
١٩٣٦	٥,٨٧٧	٣٢,٢٧٨,٨٨٣	٧٨١,٩٢٩
١٩٣٧	٦,٣٣٥	٣٦,٤٩١,٣٣٢	٧٣٩,٦٢٤
١٩٣٨	٦,١٧١	٣٤,٤١٨,١٨٧	٤٧٩,٨٠٢
١٩٣٩	٥,٢٢٧	٢٩,٥٦٣,٣٩٤	٤١٠,٥٢٣
١٩٤٠	٢,٥٨٩	١٣,٥٣٥,٧١٢	١٦٧,٨٠٥
١٩٤١	١,٨٠٣	٨,٢٦٢,٨٤١	٤,١٢٤
١٩٤٢	١,٩٤٦	٧,٠٢٧,٧٦٣	,٥٩٠
١٩٤٣	٢,٢٦٢	١١,٢٧٣,٨٠٢	١٧٣,٢٦٩
١٩٤٤	٣,٣٢٠	١٨,١٢٤,٩٥٢	٤١٨,٨٣٢
١٩٤٥	٤,٢٠٦	٢٥,٠٦٤,٩٦٦	٩٨٣,٩٣٧
١٩٤٦	٥,٠٥٧	٣٢,٧٣٢,٠٠٠	٩٣٢,٠٠٧
١٩٤٧	٥,٠٧٢	٣٦,٥٧٦,٥٨١	٥٨٧,١٣٥
١٩٤٨	٨,٦٨٦	٥٥, ٨٠,٨٦٦	٤٥٤,٨٦٤
١٩٤٩	١٠,٤٢٠	٦٨,٨١١,٠١٦	٦١٠,٤٨٦ (١)
١٩٥٠	١١,٧٥١	٨١,٧٩٥,٠٠٠	٦٦٤,٣٦٢ (٢)
١٩٥١	١١,٦٩٤	٨٠,٣٥٦,٣٣٨	٥٨٨,٩٤٧
١٩٥٢	١٢,١٦٨	٨٦,١٣٧,٠٢٧	٥٧١,٤٢٦
١٩٥٣	١٢,٧٣١	٩٢,٩٠٥,٤٣٩	٥٥٤,٠٩٣ (٣)

من هذه الإحصائية يتضح أن : —

أولا : أنه فى مظهرها العام تظهر الزيادة المستمرة فى أعداد السفن وكمية الحمولة

ثانياً : تزايد عدد الركاب .

ثالثاً : وجود فترات قد نقص فيها عدد السفن والحمولة والركاب نقصا ملحوظا ، وخاصة فى السنوات ١٩٤٠ و ١٩٤١ وهناك نقص كذلك فى سنوات سابقة ، وذلك مثل سنة ١٩٣٢ . وفيما عدا هذا فالإحصائية فى جملتها توضح زيادة أعداد والركاب والحمولة فى الميناء وهذا يتمشى مع إحدى الظاهرات الهامة المميزة لأوائل العصر الحديث التى تتمثل فى التقدم الهائل للتجارة وظهور الأسواق الكثيرة

(١) قناة السويس — جدول رقم (١)

(٢) النشرة الاقتصادية للبنك الأهلى المجلد الرابع العدد الثالث القاهرة ١٩٥١ ص ٢٠٨ .

(٣) عن إدارة شركة قناة السويس العالمية البحرية .

وخروج البلاد من حالة الارتباك التي كانت سائدة فى العصور الوسطى (١) إلى الحياة المستقرة الحديثة الأمر الذى كان له الأثر العميق فى كل العصور الحديثة ، فقد تعلم العالم فى القرن العشرين وأفاد من الحركات التجارية فى القرن السادس عشر والنشاط الاستعمارى للقرن السابع عشر والحروب عبر البحار فى القرن الثامن عشر والثورة الصناعية فى القرن التاسـع عشر ، وكذلك التوجه نحو تكوين الامبراطوريات التى تقوم على أسس اقتصادية(٢). وهكذا نجد أن الميول القوية التى انتجتها حركة النمو التجارية وجدت إشباعا كاملا فى الحياة التجارية البحرية ، وبذا وجدت أساطيل الغرب طريقها ميسرة نحو الأسفار البعيدة المدى . المهم أن بدء افتتاح القناة منذ سنة ١٨٦٩ قد صادف فى العالم طرقا ممهدة تجعل التجارة البحرية على بدء قوتها واستمرار هذه القوة ونموها ، وإن كانت هناك فترات محدودة قلت فيها هذه الحركة وذلك بسبب الأزمات العالمية والحروب بين الدول ؛ وفى الوقت نفسه بدأت حركة تحول السفن من رأس الرجاء الصالح إلى قناة السويس وإن كانت بدأت بطيئة فى مرحلتها الأولى إلا أنها فى النهاية اتخذت قناة السويس كطريق أساسى لمواصلاتها .

وإن مدينة بور سعيد قد أفادت من تزايد حركة السفن الأمر الذى يترتب عليه قيام بعض السكان بخدمتها فى الميناء وذلك عن طريق تموينها بالمواد اللازمة ذلك النشاط الذى يقوم به عدد كبير من السكان وذلك بوجه خاص إذا كان فى حالة تموين السفن بالفحم الذى يتم بطريقة الحمل اليدوى (٣) حتى الآن . كذلك قد تحتاج بعض السفن إلى الإصلاح أو الطلاء(٤) وهذا بطبيعة الحال يوجد مورد رزق للعمال هناك بجانب أن دخول السفينة للميناء يمثل مورد رزق من النواحى التجارية وذلك عن طريق البضائع المختلفة التى قد يشتريها المسافرون عندما يطأون أرض بور سعيد نفسها ولهذا السبب فان وصول السفينة إلى الميناء يمثل حركة

(١) Hoskins, op. cit. p. 1.

(٢) قناة السويس ص ٤٩ .

(٣) Lorin, op. cit., p. 114.

(٤) نطلق على هذه العملية كلها — البرشمه — وبعض السفن المارة ببور سعيد تمكث مددا طويلة فى الميناء حتى تتم هذه العملية .

انتعاش هناك ، ومهما وصلت السفينة متأخرة فى الليل فإن المتاجر تفتح أبوابها وتصبح المدينةفىجزئها المشرف على الميناء فى حركة نشاط واضح ملموس ، وعلى هذا فإنه مما يزيد من موارد المدينة الاقتصادية من هذهالناحية كثرة عددالركاب الوافدين اليها ، ولماكانت بورسعيد تتأثر بحركة السفن وهى فى الوقت نفسه تقوم حياتها علىخدمة الميناء ، كان منالطبيعى أنتصبح بورسعيدمنالناحيةالاقتصادية إلى حد كبير وترا حساساً يهتز لكل ما يصيب العالم فى حركته التجارية الملاحية وذلك من ناحية كميتها بجانب الطريق البحرى الذى تسلكه — وقد ظهر كيف أن الأزمات العالمية سنة١٩٣٢ والحروبالعالمية وخاصة الحروب الأخيرة ، قد أثرت على حركة السفن وبالتالى على مدينة بور سعيد الأمرالذىيجعل هذهالمدينة ترددصدى هذه الأحداث العالمية [١]. وإن المقيمفى بور سعيدأثناءالحربالعالمية الماضية كان يلحظ بسهولة ذلكالركودالكبيرالذى كانيخيم علىالمدينةفى ذلكالوقت والذى كان يتخلله فترات خاطفة من الانتعاش عند وصول السفن ، وخاصة إذا كان فيها ركاب يفدون إلى المدينة لزيارتها — ومن هذه الناحية يفضل فى الغالب الركاب المدنيون ، لأنهم كثيرا مايقومون بشراء الحاجيات والسلع المختلفة منها ، بعكس الحال فى معظم الجنود والركاب العسكريين الذين قد لا يسمح لهم بنزول الميناء الأمر الذى يجعل تزايد عدد الركاب المارين بالقناة يقابل بشىء من الحذر على أساس أن فى تزايدهم تزايداً لمورد رزق السكان هناك .

خصائص الميناء :

تمتاز بور سعيد من ناحيةالنشاط الملاحى بميزات معينةوذلكمنعدة نواحى:

أولا — بور سعيد كمحطة وقود [٢] — هذه هى إحدى ميزات بورسعيد بحكم موقعها على خط الملاحة العالمى لمرور السفن الكثيرة ولا بد لهذه السفن أن تمون بالوقود الذى يكونالفحم جزءاً أساسياً منه ، وإن بعد الميناء عنمصدر الفحم لميترتب عليه ارتفاع سعره بمايتعادل مع بعد هذهالمسافة ، ذلك أنالسفن الناقلة للفحم تكون فىانتظار الحصولعلى شحنه مربحة [٣] عند تفريغالفحم وعلى

---

(١) قناة السويس جدول رقم (١)

(٢) Jssawi, op. cit., p. 104.

(٣) Smith R. "Industrial Geography." London, 1933, p. 795.

هذا فإن الفحم من ناحية سعره يتأثر بوجود بضائع تحملها السفينة أكثر من أى شيء آخر وقد أصبحت بور سعيد محطة فحم ذات أهمية كبرى [١]. وكذلك نجد أن عدد كبير من السفن إلى استعمال البترول قد ساعد بور سعيد على أن تكون محطة تموين للبترول [٢] هذا من ناحية. ومن ناحية أخرى، فان البترول يوجد فى البلاد المصرية نفسها كما تمر السفن ناقلات البترول من الخليج الفارسى وجزر الهند الشرقية عبر قناة السويس إلى انجلترا ، وهكذا تضافرت العوامل لتجعل المدينة محطة وقود ذات أهمية كبرى على خط الملاحة العالمى كما يتضح هذا من قيامها بهذه الوظيفة .

ثانياً — لقد حققت بور سعيد الغرض من إنشائها كميناء يسهل عملية تجارة العبور وتستأثر بور سعيد من هذه الناحية بنسبة كبيرة من هذا النوع من التجارة عبر البلاد المصرية فهى من هذه الناحية تمتاز على الاسكندرية امتيازاً كبيرا الأمر الذى يتضح عند دراسة الإحصائيات الخاصة بهذه الحركة التجارية .

ثالثاً — لا تمثل بور سعيد ثغراً يقوم بنصيب كبير فى التجارة الخارجية المصرية. ويكفى أن نشير إلى أنه فى سنة ١٩٥٠ [٣] قد بلغت قيمة جملة التجارة المصرية الخارجية بالجنيهات ما يزيد عن ٢١٢ مليون جنيه . كان نصيب الإسكندرية منها ١٤٤ مليون جنيه فى حين أن بور سعيد لم تستأثر إلا بـ ٢٩ مليوناً من الجنيهات وهذه الظاهرة فى مظهرها العام ممثلة فى النشاط التجارى للميناء .

رابعاً : إن بور سعيد تمثل الميناء العالمية [٤] بشكل واضح ملحوظ وقد ظهر هذا منذ مبدأ حياتها وان صفة العالمية هذه تجعل بور سعيد مميزة عن الاسكندرية فى ميناء بور سعيد يمكن أن تكون السفن وافدة إليها من حوض البحر الأبيض

---

(١) Kirkidly H.W. and Evans, "The history and Economics of transport", London, 1927, p. 314.

(٢) Siegfried. "The Mediterranean". pp. 167 182 Jssawi. op. cit. p. 104.

(٣) الإحصاء السنوى العام سنة ١٩٥٠ حصة كل ميناء رسوم التجارة الخارجية جدول رقم (٣) ص (١٣)

(٤) قناة السويس جدول رقم (٢) و
Siegfried. Suez and Panama. p. 30.

المتوسط أو من غرب أوروبا ، ولكن إلى جانب ذلك كل السفن التى تسير بين أوربا وآسيا عن طريق البحر الأبيض المتوسط لابد من مرورها على بورسعيد الأمر الذى توضحه الإحصائيات الخاصة بتبعيات جنسيات السفن (١) فى السنوات المختلفة.

وهكذا قدر للميناء أن تكون نشأتها فى مكان صالح وأن تكون عمليات الإنشاء قد أعدتها للقيام بوظيفتها على أتم وجه هذا بجانب الظروف العالمية المختلفة التى ساعدتها على تزايد الحركة فى مينائها .

وإن كان النشاط الملاحى فى الميناء قد ترتب عليه إيجاد مورد رزق للأهالى وذلك عن طريق العمليات الخاصة بتموين السفن بالوقود والمواد الأخرى التى تلزمها بجانب القيام بإصلاح وطلاء بعض السفن ، فهناك نوع آخر يستلزمه مرور السفن ببور سعيد وذلك هو النظام الخاص بقيادة هذه السفن عبر القناة ذلك العمل الذى يقوم به أناس مخصصون لهذا وهم من موظفى الشركة وثلث هؤلاء فرنسيون والثلث الثانى إنجليزى أما الثلث الأخير فهو موزع بين الجنسيات الأخرى كاليونان واليوغسلاف والايطاليين (٢) وقد بدأت العناصر المصرية تشترك فى هذا النوع من النشاط فى السنوات الأخيرة وتمشيا مع هذا الاتجاه ينتظر أن يكون لمصر نصيب كبير فى هذه الناحية .

حرف السكان :

تمتاز أعمال السكان فى مدينة بور سعيد بأنها تعتمد على نشاطها على الحركة الملاحية ونشاط الميناء ويمكن تتبع الإحصائيات المختلفة الخاصة بالحرف فيما يلى :

	سنة ١٩٢٧ (٣)	سنة ١٩٣٧ (٤)
الزراعة والصيد والقنص	٢,٨٢٣	٣,٥٠٧
الصناعات	٧,٤٥٣	٩,٣٧٢
النقل	١٠,٠٧٠	٥,٧٧٢
التجارة	١٢,١١٦	١٠,١٧٤
أعمال أخرى	١٥,٨٢٢	٢٥,٣٣٦

(١) قناة السويس ص ٥٤ — ٦٠ وجدول رقم (٢)

(٢) قناة السويس ص ٢٣

(٣) التعداد السنوى العام سنة ١٩٢٧

(٤) التعداد السنوى العام ١٩٣٧

وواضح من هاتين الإحصائيتين أن معظم الأعمال مركزة فى نشاط لا يمت للنشاط الزراعى بصلة ، وإن كان ظهر فى هذين التعدادين كلمة الزراعة فان هذا النشاط ببور سعيد قاصرا على خدمة المتنزهات والحدائق العامة فى المدينة أما معظم الأعداد التى جاءت فى هذا البند الأول من الإحصائيتين فهى تختص بالصيد البحرى بوجه خاص . كما يلاحظ أن أعداداً كبيرة من السكان تقوم بالأعمال الخاصة بالنقل وأهم منها بالتجارة كما أن الصناعات تمثل جزءا هاما من نشاط السكان بجانب الحرف التى يمارسونها . وكلمة الصناعة ببور سعيد ليس معناها بطبيعة الحال تلك الصناعات بالمعنى المعروف ، ولكنها عبارة عن نشاط محدد يستلزمه أعمال الميناء من إصلاحات وترميمات للسفن وما إلى ذلك من أوجه الصناعة البسيطة هذا بجانب أن إحصاء الصناعة فى سنة ١٩٣٧ شمل السكان الذين يقومون باستغلال المناجم.

وهكذا نجد أن المدينة فى قوامها الاقتصادى من حيث الحرف إنما هى مدينة تخالف الطابع المصرى الصميم المعروف من حيث شهرته بالنشاط الزراعى .

ويمكن تفصيل البند الخاص بأعداد الذين يشتغلون بالنشاط الصناعى فى الإحصائيتين السابقتين كما يلى :

صناعة	سنة ١٩٢٧	سنة ١٩٣٧
بناء وإصلاح البواخر والمراكب والقوارب	٢,٦٩٥	١٩٦,
الاشتغال بالموانى والمنائر والسواحل الخ .		٨٧
ملكية السفن والمراكب والاشتغال بشركات الملاحة	٩٤٦	٣٨٥
الملاحة البحرية	٣,١٥٤	١,٦٠٤
الملاحة النهرية	٤٠	١٢٥ (١)

من هذه الاحصائية يتضح أنواع الحرف الرئيسية الهامة للسكان وكيف أن النشاط المتعلق بالميناء يستأثر بالجزء الأكبر منها .

ومن تعداد سنة ١٩٤٧ نجد أن من أنواع الحرف التى تظهر فى بورسعيد هى : —

صيد الأسماك	٣,٤٣٨
النقل والمراسلات	٣,٤٣٣
تجارة الحاصلات النباتية	٢,٥٣٦
تجارة عامة	٣,٣٠٤ (٢)

(١) عن مصلحة الاحصاء والتعداد

(٢) تعداد سنة ١٩٤٧.

وعلى العموم فان هذه المدينة تمتاز بناحية خاصة فيما يختص بنشاطها الاقتصادى، ذلك أنها تعتمد إعتماداً كبيرا على الميناء كما هو واضح .

طريق بورسعيد دمياط

واتصال بورسعيد بالداخل والخارج

تلعب العوامل الجغرافية دورا هاما فى مظاهر النشاط البشرى — ذلك النشاط الذى يتأثر بدرجات متفاوتة بظروف البيئة الطبيعية .

ويمكن تتبع أثر العوامل الجغرافية فى هذا الطريق فى كل من الاعتبارات الآتية .—

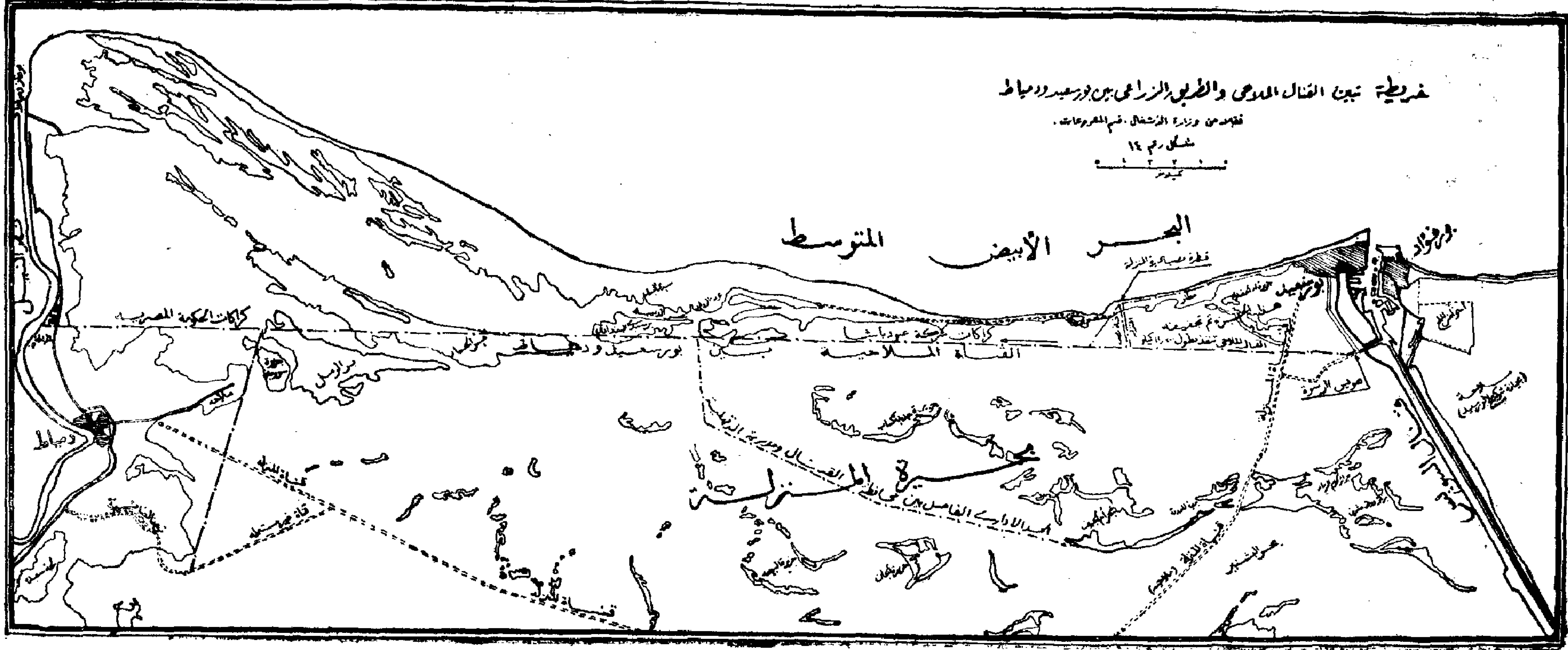
أولا : الموقع لكل من مدينتى بورسعيد ودمياط . فهما مدينتان لكل منهما ظروفها الخاصة . تمتاز بورسعيد بأنها ثغر تجارى ناجح — سواء كان ذلك بالنسبة للتجارة الخارجية الخاصة بمصر — أو لأنها ثغر عالمى يقع على خط ملاحى هام مما ساعد على زيادة السكان لتزايد نشاط المدينة المستمر ، فى حين أن دمياط على الرغم من الدور الذى لعبتـه فى تجارة مصر الخارجية كميناء قد فقدت هذه الأهمية أخيرا ، وذلك لأسباب منها وقوعها عند مصب دمياط وقد كان العامل الجغرافى هنا ممثلا فى أثره من حيث كثرة الرواسب الأمر الذى أدى فى النهاية إلى أن تصبح مدينة دمياط بعيدة عن البحر الأبيض المتوسط(١) ولم تصبح مطلة عليه مباشرة ومن جانب آخر فان الرواسب قد قللت من عمق الميناء عند مدخل دمياط (٢) .

ثانيا : البيئة الجغرافية لكل من المدينتين . فبينما نجد بورسعيد قد نشأت فى منطقة مجدبة تماما ، فليس فيها ولا فى الجهات المحيطة بها ، أراض زراعية يمكن أن تغذيها بالحاصلات التى تحتاج اليها السكان فى استهلاكهم الخاص، أو لحركة تموين السفن فيما تحتاجه منها أثناء رسوها فى الميناء، نجد أن العوامل الجغرافية قد هيأت لمدينة دمياط أن تكون فى وسط غنى نظرا لتوفر الظروف الطبيعية الممكنة لهذا النوع من النشاط .

ثالثا — أن المسافة التى تقع بين المدينتين لا تكاد تزيد عن ٤٥ كيلومترا وذلك فى الخط المستقيم الممتد بينهما عبر بحيرة المنزلة ، ولما كانت دمياط أقرب مدينة

(١) خريطة طرق المواصلات للوجه البحرى والفيوم — مصلحة المساحة سنة ١٩٣٨ مقياس الرسم ١ : ٣٠٠،٠٠٠ .

(٢) حسين سرى — علم الرى الجزء الاول القاهرة ١٩٢٨ — ص ١٥


خريطة تبين القنال الملاحي والطريق الزراعي بين بورسعيد ودمياط
نقلاً عن وزارة الأشغال . قسم المشروعات .
شكل رقم ١٤
كيلومتر
البحر الأبيض المتوسط
بحيرة المنزلة
بورسعيد
بورفؤاد
دمياط
القناة الملاحية
كراكات الحكومة المصرية
كراكات شركة عبود باشا
قنال السويس

هامة فى الدلتا إلى بورسعيد ، كان طبيعيا أن يكون لهذا الطريق أهميته الحيوية من ناحية أهمية الصلة بين المدينتين — لتغذية بورسعيد بالمواد اللازمة وفتح دمياط للتجارة الخارجية [١] .

وقد كان مبدأ التفكير فى هذا المشروع محاولة إصلاح ثغر دمياط وجعله صالحا للملاحة البحرية [٢] ولكن اتضح أن التكاليف اللازمة باهظة جدا ، ولذلك عدل عن هذا المشروع ، وعلى ذلك ظهر مشروع طريق بورسعيد دمياط ، الذى يرمى إلى إيجاد طريق برى بينهما بجانب إنشاء قناة ملاحية موازية له [٢] شكل (١٤) . وقد كانت لطبيعة المنطقة التى فكر فى إنشاء الطريق فيها أثر كبير فى توجيه المشرفين على هذا المشروع ، ذلك أنه لاتوجد الأحجار اللازمة للرصف هناك ، الأمر الذى يستدعى كثرة النفقات ، وغير ذلك من العوامل الطبيعية التى كانت موضع دراسة المشروع ، وأخيرا بدأ هذا المشروع فى التنفيذ ، وقد تم من هذا الطريق ماطوله حوالى ١٢ كيلو متر ممتداً من بورسعيد حتى اشتوم الجميل ، ويتبقى بعد ذلك امتداد الطريق حتى دمياط . وقد بدأ العمل فى يونيه سنة ١٩٤٣ [٣] . وقد قدرت تكاليفه بأكثر من مليون ونصف من الجنيهات والعمل ، كان يجرى فيه بسرعة مما كان يبشر بقرب انتهائه قريبا . وسوف يكون لهذا الطريق أثر مزدوج ؛ فهو سوف يساعد على ازدهار الحياة فى مدينة بورسعيد بما يكفله من تيسير المواصلات بينها وبين دمياط وتغذية بورسعيد عن هذا الطريق . كما أنه يفتح المجال أمام دمياط للقيام بالنشاط الملاحى الخارجى عن طريق هذه القناة الملاحية الأمر الذى يساعد على نموها وتزايد أهميتها مع تزايد هذه الحركة الملاحية المنتظرة ولكن كان هذا المشروع قد أوقف الآن [٤] .

وقد ساعد على نمو المدينة وتطورها . إنشاء طرق مواصلات بينها وبين الجهات الداخلية فى مصر . كما إنشئت خطوط بحرية بينها وبين العالم الخارجى . وأخيرا

---

(١) أحمد راغب ص ٤٨

(٢) وزارة الاشغال قسم المشروعات الملف الخاص لطريق بور سعيد دمياط

(٣) » » » » » » » » » »

(٤) علم الباحث من القسم المختص بوزارة الاشغال أثناء عمل هذه الرسالة أن المشروع قد اوقف نهائيا بسبب العقبات المالية .

بدأت الخطوط الجوية فى خدمتها ، فبورسعيد تتصل بالطريق المائى ، وهو القناة الملاحية ، بالسويس ، وتتصل حاليا بالمنزلة والمطرية ودمياط ، وذلك عن طريق خط منظم بين بورسعيد ودمياط عبر بحيرة المنزلة ، تسير فيه زوارق بخارية صغيرة . وقد أنشىء هذا الخط فى سنة ١٩٠٤ . كما ترتبط بورسعيد بطرق برية [١] تصلها بمدن القناة . أما فيما يختص بالسكك الحديدية ، فقد أنشىء الخط الحديدى الذى يخدم المدينة ويصلها بالقاهرة وذلك منذ سنة ١٩٠٤ [٢] . كما يوجد خط سكة حديد فلسطين الذى يمر بشمال سينا ولكنه لا ينتهى إلى بورسعيد بل ينتهى عند القنطرة . ويعال السبب فى بدئه من القنطرة أن إنشاء هذا الخط كان يتم أثناء الحرب العظمى الماضية ، فكان سيره بعيداً عن الساحل ، ولم يكن من الممكن أن يبدأ من بورسعيد (بور فؤاد) على أساس أن هذه البقعة معرضة للهجوم البحرى والجوى باستمرار . وهذا هو السبب الذى عدل بسببه عن جعل خط فلسطين ينتهى عند بورفؤاد . وقد كان هناك تفكير فى جعل الخط يبدأ من بورفؤاد ولكن عدل عن هذا أخيرا [٣] . بسبب كثرة النفقات التى يستلزمها .

هناك خطوط منتظمة من السيارات تخدم بورسعيد باتصالها بالقاهرة وتتبع هذه السيارات الخطوط البرية وطرق الدرجة الأولى بين القاهره وبور سعيد .

وقد كانت بور سعيد عبارة عن محطة جوية على طريق المواصلات الجوى بين مصر وفلسطين . وكانت تقوم بهذا النشاط شركة مصر للطيران ولكن عدلت عن جعل بور سعيد محطة لهبوط الطائرات الذاهبة إلى الشرق . وتقوم الآن الشركة بالخدمة الجوية المنتظمة بين بور سعيد والاسكندرية والقاهرة . وعلى هذا اقتصر عمل بورسعيد على الملاحة الجوية الداخلية فحسب [٤] . ويصح فى هذه المناسبة أن يذكر أن موقع المطار الخاص ببور سعيد فى أقصى غرب المدينة (مطار الجميل) على ذلك الطريق الساحلى الضيق المنحصر بين البحر والبحيرة جعله يتعرض باستمرار للتعطل وذلك بسبب أن مستوى المياه الباطنية قريب من سطح الأرض

---

(١) Nousbaum, et Hutchings, op, cit., p. 146.

(٢) Reymond, op. cit., p. 110.

(٣) مصلحة السكك الحديدية ؛ القلم المختص بإنشاء خطوط السكك الحديدية .

(٤) من التقارير السنوية المختلفة لشركة مصر للطيران .

من ناحية ، كما أن اشتداد الرياح والعواصف يترتب عليهما أن الأمواج تغمر أرض المطار ، مما يجعله غير صالح لهبوط الطائرات ، وهو بالفعل يتعطل جزءاً من السنة لهذا السبب المتقدم الذكر ، وخاصة فى أشهر مارس وفبراير ، كما قد يحدث التعطل فى أشهر يناير وديسمبر وأكتوبر[١]. ويظهر من هذا أن مرور الانخفاضات الجوية على الساحل الشمالى لمصر ، وما يتسبب عنه من أعاصير ، يتردد أثره على ذلك المطار الذى يستهدف لهذه الظروف الطبيعية مباشرة . وقد رسم تنفيذ مطار جديد أكبر من المطار الحالى وبعيدا عن البحر ، وهو سوف ينشأ فى الجزء الذى يجفف نتيجة انشاء طريق بور سعيد دمياط وفى هذه الحالة سوف يصبح مطار بور سعيد من مطارات الدرجة الأولى . وتتصل بورسعيد بمواصلات بحرية مع الخارج فيوجد خط جرى يصل بينهما وبين بيروت ولما سول وتركيا (مرسين) عن طريق الاسكندرية . وكذلك بايطاليا مارة بتركيا[٢] . كما توجد بعض السفن التى تمر فى طريقها ببورسعيد إلى أوروبا أو العالم الجديد، ولكن قدرتها على تقبل الركاب محدودة .

وهكذا نجد أن تلك البقعة التى كانت مهجورة ، وهى البقعة التى نشأت فيها المدينة قد أصبحت الآن مركزا لنشاط المواصلات إلى الجهات الداخلية والخارجية وأن نمو المواصلات بين المدينة وداخل البلاد وخارجها هو خير دليل على نموها الدائم المستمر .

---

(١) التقارير السنوية لشركة مصر للطيران . لعل من الطريف أن نذكر هنا أنه قد حدث بالفعل أن جاءت الطائرة المطار ولكنها لم تستطع الهبوط فيها بسبب الحالة الجوية فأكملت سفرها إلى فلسطين ، (أيام كان هذا الخط موجودا) ثم عادت لمصر بعد ذلك .

(٢) عن مكاتب شركات الملاحة البحرية

الفصل الثامن

مستقبل بور سعيد

لقد تم إنشاء الميناء والمدينة . وكانت بور سعيد فى مبدئها منعزلة[1] عن باقى البلاد المصرية ، الأمر الذى بدأ يزول بإنشاء المواصلات المختلفة التى ربطتها بسائر البلاد المصرية . ولقد استمرت بور سعيد فى النمو والتطور منذ نشأتها حتى الآن . ويمكن أن ينظر لمستقبل بور سعيد على ضوء الاعتبارات الآتية :

١ ــ الحركة النشطة المتزايدة للسفن فى الميناء . [1]

٢ ــ الموارد الطبيعية فى المنطقة نفسها وخاصة وجود المصايد البحرية واستغلال مياه البحر فى استخراج الملح .

٣ ــ احتمال إكمال إنشاء طريق بور سعيد دمياط .

٤ ــ إضافة مساحات جديدة للمدينة على حساب بحيرة المنزلة . ولعل أهم عامل يتوقف عليه مستقبل بور سعيد هو حركة الميناء نفسها ذلك أن قوام حياة المدينة الاقتصادى ، إنما يدور حول هذا النوع من النشاط ، فاذا مازادت هذه الحركة الملاحية أمكن لبور سعيد أن تنمو باستمرار ، وأن تجد فرص التقدم فى مصادر ثروتها من هذه الناحية ، ولكن إذا قابلت حركة الميناء أى سبب يقلل من مجىء السفن لبور سعيد ، فان ذلك ولا ريب سوف يؤدى إلى إقفار إحدى الموارد الأساسية لحياة المدينة . وعلى ذلك فمستقبل المدينة يتوقف إلى حد كبير على حركة الميناء نفسها . تلك الحركة التى قد تتعرض للتغيرات تبعاً لسير الحوادث العالمية [2] . وإن كان اتجاه النشاط الاقتصادى فى المدينة إلى استغلال بعض الموارد هناك قد قلل من خطر هذا الاعتماد بعض الشىء ، إلا أنه للآن مازالت الأهمية الأولى لحركة الميناء نفسها كمصدر أساسى لاقتصاديات المدينة

---

(١) الجزء الخاص بانشاء المدينة . ومنطقة بور سعيد — فى الرسالة

(٢) قناة السويس — الجدول رقم (١)

وإذا ما استمرت هذه الحركة فى التزايد كما هو واضح من الاحصائيات المتتالية(١) بوجه عام ، فانه يقدر لبور سعيد إن تمتد كثيراً من حيث المساحة ، كما تمتد الميناء نفسها نحو الجنوب ، بمعنى أن الزيادة المستمرة فى حركة السفن قد تستدعى إقامة منشآت على جانبى الجزء الذى يلى الميناء جنوباً فى القناة نفسها ، مما يساعد على امتداد الميناء كما حدث هذا بالفعل فى السنوات التى تلت إنشاء بور سعيد (٢) .

وإذا ما تركنا هذه الحركة الملاحية جانباً ونظرنا إلى الموارد الموجودة أو التى يمكن أن تتجه اليها بور سعيد نجد أنه هناك احتمالات فى المستقبل تتمثل فى :

أولا — المستقبل الصناعى — إن بور سعيد ، شأن البلاد المصرية فى مجموعها تعوزها المواد الأساسية للصناعة . وخاصة القوة المحركة والخامات الضرورية . ولكن على الرغم من عدم وجودهما ، فانه يمكن إذا مارسمت سياسة ثابتة للنهوض الصناعى فى مصر عامة ، والنشاط الصناعى فى بور سعيد خاصة ، أن توجد مظاهر هذا النشاط فى حدود تسمح بها إمكانيات المدينة . ففيما يتعلق بالقوة المحركة نجد أن الفحم يستورد بالفعل لبور سعيد . عن طريق السفن المختلفة ، ولما كان الفحم المستورد ليس أساساً لقيام صناعات ضخمة ، فإن المؤمل فى بور سعيد ليست هذه الصناعات الضخمة ولكن الصناعات البسيطة التى يمكن للمدينة أن تقوم بها ، ومن ناحية الوقود كذلك نجد أن زيت البترول يمكن أن يكون موردا هاما من موارد الوقود اللازمة للنشاط الصناعى . وخاصة وإن فى مصر نفسها موارد بترولية ، وقد يظهر فى المستقبل القريب ما يزيد كمية هذه(٣) الموارد . وبجانب هذا ، فإن ناقلات البترول تمر باستمرار فى قناة السويس محملة بذلك الوقود من إيران وجزر الهند الشرقية وغيرهما الأمر الذى يجعل من السهولة استيراد هذا الوقود لحاجات الصناعة المستقبلة فى أثناء عبور هذه السفن من البحر الأحمر إلى البحر الأبيض المتوسط مارة ببور سعيد . وهكذا نجد أن مشكلة الوقود ليست بالتى تقف أمام النشاط الصناعى الموجود ، ويمكن أن يضاف لهذا أنه إذا قدر لمشروع خزان أسوان الخاص باستغلال الكهرباء أن ينجح فإنه قد يكون موردا من موارد القوى المحركة (٤) .

---

(١) قناة السويس — الجدول رقم (١)

(٢) خريطة بور سعيد ١٩٠٣ وخريطة بور سعيد سنه ١٩٥٠ .

(٣) ظهر بالفعل بعد الانتهاء من هذه الرسالة اتجاهات كثيره للكشف عن البترول فى مصر وتبشر الدلائل باحتمال اكتشاف منابع جديدة منه فى بلادنا .

(٤) بدأ العمل بالفعل فى البدء بمشروع استخراج الكهرباء من خزان أسوان والرسالة تحت الطبع .

وعلى هذا فإن القوى المحركة يمكن توافرها فى بورسعيد على أى صورة كانت. أما من ناحية المواد الخام فيمكن أن تعتمد المدينة على الانتفاع بمصايد الأسماك وتوفر الملح فى قيام صناعة تجفيف الأسماك وحفظها ، وخاصة وإن الأسواق القريبة فى حاجة إلى مثل هذا النوع من التجارة . وهكذا يمكن للمدينة إذا ماصح العزم على النشاط الصناعى أن تجد مايشجع على هذا .

ويمكنها الانتقال من الصناعات البسيطة ، كالصناعة السابقة . والتى تعتمد على الموارد المحليه ، إلى صناعات أخرى اعتمادا على موارد من خارج بور سعيد نفسها ، ذلك أنه يمكن أن تقوم بها صناعة الأثاث على أساس الأخشاب المستوردة من الخارج . كما يمكن أن تقوم بها صناعة الجلود بشكل تقدمى واضح ، وإن موقع المدينة على البحر ييسر لها كثيرا حركة الاستيراد من الخارج ، كما يمكنها من توزيع الناتج إلى الخارج، إذا ما تيسر ذلك من الوجهة التجارية . وإن الظروف الجوية من حيث أن الرطوبة النسبية فى بور سـعيد مرتفعة بجانب (١) توفر الإمكانيات الأخرى للنشاط الصناعى هذا كله يهىء الحال إلى أن فى تقوم فى مدينة بور سعيد صناعة المنسوجات القطنية الأمر الذى لا يكاد يتطلب إلا رؤوس الأموال وإنشاء المصانع والإشراف الفنى عليها . ومثل هذه الصناعة سوف تجد لها سوقاً رائجة فى مصر وربما فى الأقطار العربية . وإن الميزة التى تختص بها بور سعيد بوقوعها على طرق المواصلات البحرية تجعل لها فرصاً كثيرة تيسر لها النشاط الصناعى .

كذلك يوجد مستقبل أمام استغلال ملاحات بورفؤاد حيث يمكن الاستفادة من الأنواع الأخرى من المواد المتخلفة عن مياه البحر بعد تبخرها . ومثل هذا النوع من الاستغلال الاقتصادى توفره طبيعة المنطقة والمياه ، وليس على العامل البشرى الا أن يعد الوسائل للقيام بهذا النوع من النشاط . فالامكانيات الصناعية أمام بور سعيد ميسرة ولا يستبعد فى المستقبل القريب أو البعيد أن تجد المدينة نفسها مضطرة لأى ظرف من الظروف الخاصـة بتدهور حركة القناة لأى سبب ما ، إلى البحث عن موارد من الثروة يمكنها أن تجعلها محتفظة بنموها وتطورها باستمرار وفى هذه الحالة ستكون هذه الامكانيات أمامها ميسرة .

(١) الجزء الخاص بالمناخ — الفصل الاول من الرسالة

ثانيا : المستقبل الزراعي — سبقت الإشارة إلى تجفيف مساحة من بحيرة المنزلة أخيراً والتي بلغت مساحتها حوالى ٤٥,٠٠٠ فدان[١]. وهذه يمكن استغلالها في النشاط الزراعي لخدمة المدينة وتموينها بالمواد الزراعية اللازمة . ويمكن أن ينظر للمستقبل كذلك على أنه كفيل بتوسيع مساحة الأراضي الزراعية في مصر بوجه عام ، واستصلاح الكثير من الأراضي البور بوجه خاص، ويمكن أن تشمل هذه الحركة الأراضي الموجودة حول منطقه بور سعيد . وبهذا يمكن للمدينة وما حولها القيام بنشاط زراعي . ولكن هذا يتطلب وقتا طويلا قبل ظهوره كجزء هام من النشاط الاقتصادي لتلك المنطقة ، نظراً لما يتطلبه هذا الاستصلاح من الأموال والوقت ، ومن جانب آخر يبدو أن هناك نشاطا ملحوظا قد بدئ بالفعل في هذه الناحية في منطقة بور سعيد .

ثالثا : أن المستقبل الاقتصادي للمدينة من الناحية التجارية متوقف على نشاطها الاقتصادي الداخلي ومدى مساهمتها في حركة القناة الملاحية ، وكمية الحمولة العابرة ، وعدد الركاب من ناحية ثانية . ويعني بالناحية التجارية هنا هو تلك السلع التي تقوم المدينة ببيعها للمسافرين والعابرين للقناة الذين يفدون لبورسعيد، فيمكن للمدينة أن تتخصص في صناعة نوع معين من الذي يكثر الإقبال عليه والتوسع في انتاج هذة السلع . وبمرور الزمن ونمو الحركة الملاحية تجد لها سوقا رائجة . ولكن هذه الناحية تعتمد في تقدمها على كثرة الحركة الملاحية في الميناء نفسها .

هذا فيما يتعلق بالمستقبل الاقتصادي ، أما من ناحية التخطيط المستقبل للمدينة فانه تمشيا مع حركة النمو والتطور لبورسعيد ظهر مشروع لتخطيط المدينة على أحدث[٢] وجه ممكن ولكنه لم ينفذ بعد . فهو مازال مشروع المستقبل[٣]. فان حاجة المدينة إلى التوسع الدائم وعدم وجود نظام خاص مرسوم وممهد لهذا التوسع جعل مظهر المدينة الحال في حاجة إلى التنظيم الشامل ، كما أنه يلاحظ أن تخطيط المدن بصفة عامة منذ عشرات السنين ما كان ينظر للتوسع المنتظر لحياة المدينة في المستقبل . الأمر الذي تصبح بسببه عملية التوسع عسيرة وخاصة وأن إقامة

(١) مصلحة الأملاك الاميرية إدارة البلديات — الملف الخاص بمشروع بور سعيد .

(٢) الملف الخاص بمشروع بور سعيد ادارة البلديات

(٣) ظهر الاتجاه نحو الاهتمام بتنفيذ هذا المشروع أخيراً كما جاء في أهرام ١٩٥٤/٧/٢٠

المنشآت فى نهاية المدينة يعوق امتدادها إذا ما أرادت التوسع فى هذا الاتجاه فيما بعد ، كما هو الحال فى إقامة المقابر (١) ، فهذه تنشأ وقت إنشاء المدينة فى إحدى نهاياتها ، وفى جزء لايبعد كثيرا عن مركز المدينة ، فاذا ما نمت المدينة وتطورت والتهمت مساحات جديدة وجدت أن المقابر تقف حجر عثرة فى سبيل تقدمها ، ولذلك فإنه فى التخطيط الجديد للمدن يعمل حساب التوسع المستقبل للمدينة (٢)

ولقد لمست مدينة بورسعيد منذ زمن حاجتها إلى التنظيم الجديد ولتحسين أجزاء معينة منها فىغرب المدينة ووضعت عدة مشاريع فى ذلك . فأول مشروع كان ذلك سنة ١٩١٩ (٣) ، ولكن أهمل تنفيذه وتوالت المشاريع بلا تنفيذ فى سنة ١٩٢٢ وسنة ١٩٤٤ ، حيث شكلت لجنة للدراسة وأخيرا بدىء جديا فى دراسة المشروع الذى يرمى إلى تنسيق المدينة تنسيقا يتفق مع أحدث النظم من حيث مراعاة المناطق أو الأحياء المتخصصة المتمايزة ، ويجعل كل منها قائما بذاته كوحدة مستقلة . فقد اعتنىهذا التصميم بايجاد أماكنخاصة للمرافقالعامة وتقسيم الأحياء السكنية تقسيما هندسيا يتمشى مع أحدث التصميمات الهندسية للمدينة : كل حى قائم بفئة خاصة من فئات السكان حسب درجاتهم الاجتماعية ، وأن هذا التخطيط الجديد يتمشى معمبدأ الأحياء حيث كلحى يقوم بوظيفةخاصة به وكل حى يمكن اعتباره منطقة طبيعية ، وانالعناية بوجه خاص بأحياء الإقامةالسكنية يتفق مع أحدث مظاهر وصول المدينة لمرحلة النضوج أو مرحلة هامة منمراحل التطور. وان اعادة تنظيمتخطيطالمدينة قد جعلمناللازممراعاةالاعتبارات الخاصة بوجود شركة القناة وما لها من حقوق مكتسبة هذا بجانب مراعاة الظروف الطبوغرافية للمدينة . ومما ساعد على امكانية تنفيذ هذا المشروع البدء فى تنفيذ مشروع آخر هو مشروع طريق بورسعيد دمياط . ويمكن إيضاح الصورة العامة لحالة الجزء من المدينة الذى يتطلب الإصلاح وإعادة التخطيط وهو جزء كبير من أراضى المدينة فى الغرب والجنوب الغربى فى الآتى :

يرجع تاريخ مشكلة المناخين (وهو حى فى أقصى غرب المدينة) إلى سنوات

---

(١) Chabot, op. cit., p. 130.

(٢) Dow, op. cit., p. 155.

(٣) عبد المقصود حمزة — ص ١ — ١٥

عديدة مضت، وقد نشأت نتيجة دخول بعض الأراضى التى كان يسكنها بعض العمال ببورسعيد بامتياز شركة القناة فانتقل شاغلوها إلى الجهة المعروفة الآن بحى المناخ القديم(١) والمناخ الجديد . وأقاموا بعض المساكن الخشبية الغير منظمة الشكل وغير مزوده بالمرافق للعامة على هذه الأرض وهى ملك للحكومة . وقد حصلوا عليها بطريق الإيجار . وقد كانت هذه الأرض أصلا مستنقات متخلفه عن بحيرة المنزلة وظل منسوبها منخفضا ويؤدى انخفاضها هذا إلى تركيز مياه الأمطار ومياه الرشح فيها مع مايترتب على ذلك من أضرار صحية لأهلها . وهذه هى طبيعة البقعة الموجودة فيها مدينة بور سعيد بوجه عام حيث المياه الضحلة للبحيرة فى الجنوب وحيث لا يرتفع مستوى الأرض كثيراً عن سطح البحر وهو مظهر يؤكد قيمة العوامل الطبوغرافيه للمدينة على حياتها . هذه الحالة التى كانت عليها منطقة المناخين بجانب وجود حى المناخ الجديد تشغله زرايب وحظائر للحيوانات تقع وسط المساكن ويقطن عمالها فى نفس هذه الحظائر ولايتوفر فيها كلها ترتيبات صحية تكفل النظافة أو الوقاية من المرض .

ويمكن تفهم قيمة العوامل الجغرافى والظروف الطبوغرافية للمدينة إذا ماأشير إلى أن حى الأفرنج واقع على قناة السويس وساحل البحر المتوسط حيث يبتعد عن مستوى المياه الضحلة فى بحيرة المنزلة . وهذا القسم المزود بكافة المرافق العامة للمدن يعتبر أحسن قسم لبور سعيد . ولكن يقع إلى غربه على ساحل البحر المتوسط كذلك الحى المعروف بحى العرب وهو مزود جزئيا بالمرافق العامة وأقل تنظيما من حى الأفرنج ويقع غرب حى العرب منطقة المناخ التى أشير إليها وهى غير مزودة بالمرافق العامة ، ومساكنها كلها خشبية ومقامة على مساحات ضيقة وشوارعها غير مرصوفة ويبلغ عدد السكان المناخين حسب تعداد سنة ١٩٤٧ — ١٩٠٠٠ نسمة وعدد المساكن المقامة عليه حوالى ١٠٠٠ مسكن بعضها من عدة طبقات وقد قدمت عدة اقتراحات لتحسين هذه الحالة وقد استقرا الرأى على الأسس الآتية : —

١ — إخلاء منطقة المناخ الجديد من الحظائر وزرائب الحيوانات على أن تقوم

(١) فى غرب المدينة .

الحكومة بإنشاء حظائر وزرائب بدلا منها بجهة أخرى مع مساكن لعمالها وتكون جميع هذه المنشآت مزودة بالمرافق العامة الكفيلة بالمحافظة على الصحة .

٢ — تزويد منطقة المناخ القديم بالمرافق العامة من رصف الشوارع وغير ذلك من الأمور الأخرى .

وقد عرضت إدارة البلديات على اللجنة مشروع تخطيط المدينة فى المناطق الجنوبية وأشارت إلى أن وجود الجبانة ومزرعة المجارى فى الطرف الغربى من المدينة أمر غير مرغوب فيه ويجب نقلهما لأقصى الغرب محافظة على الصحة من جهة والسماح بامتداد المدينة على ساحل البحر من جهة أخرى ، وهذا يوضح عقبة الجبانة فى توسع المدن ، كذلك وجد أنه لابد من إزالة الأحياء غير الصحية الموجودة بها وهى المناخين ، وعزبة فاروق — وعزبة الصيادين — وعزبة القابوطى . ولتحقيق ذلك يجب إنشاء أحياء جديدة لأهلها . وقد وجدت اللجنة أنه يتحتم للقيام بهذا المشروع القيام ببعض المشآت الخاصة بتنظيم المرافق . كما روى كذلك أنه يستدعى رفع منسوب الأرض بمعدل ٥٠ر٠ — ٧٥ر متراً . وعلى هذا فمن متطلبات هذا المشروع ردم جزء كبير من الأرض إلى منسوب ٧٥ر٠ مترا فوق سطح البحر (الردم يكون بواسطة الكراكات والرمل سواء من البحر أو بحيرة المنزلة) وبجانب هذا إنشاء المبانى والمرافق العامة . وقد قدر جملة ما يحتاجونه لهذا المشروع حوالى مليونان وربع من الجنيهات . (١)

التخطيط الجديد المنتظر لبور سعيد:

بمراجعة الخريطة الخاصة بمشروع هذا التخطيط الجديد نجد (٢) أن المدينة قد اكتسبت أرضاً جديدة أضافتها لمساحتها ، وتقع هـــذه الأرض فى الغرب والجنوب الغربى . وهكذا نجد أن ظروف امتداد المدينة كان يتمشى مع ظروف توسع الأرض فيها على حساب البحيرة وعلى هذا فان امتداد المدينة يتجه إلى الغرب والجنوب ومابينهما الأمر الذى حتمته البيئة المحلية ببور سعيد .

والواقع أن هذه الخريطة توضح تماما فكرة الأحياء المتخصصة وخاصة الأحياء السكنية ويمكن تتبع هذا التخطيط كما يلى :

(١) تقرير اصلاح المناخين .

(٢) ملف ادارة البلديات — الخريطة الخاصة بمشروع بور سعيد سنة ١٩٥٠

١ — المدينة القديمة ، وهى تقع إلى الشمال الشرقى للمدينة المخططة على البحر المتوسط شمالا والقناة شرقا ، وهى الجزء الذى قامت عليه المدينة منذ نشأتها وهذه المدينة القديمة يكاد لاتزيد مساحتها عن ثمن التخطيط الجديد .

٢ — مناطق سكنية وهى تشمل الجزء الأكبر من التخطيط الجديد وهذه تمتد إلى غرب وجنوب غرب المدينة .

٣ — منطقة المناخين وهذه تقع إلى غرب المدينة .

٤ — أراض مخططة للمنشآت العامة .

٥ — حدائق ومتنزهات .

٦ — منطقة الزرائب .

٧ — الجبانة الجديدة ، وهذه جعل مكانها فى أقصى الجنوب الغربى للمدينة على بحيرة المنزلة الأمر الذى يفادى وقوفها حائلا أمام توسع المدينة غرباً .

٨ — حوانيت وأسواق .

٩ — القسم الخاص بمزرعة المجارى وهذه المزرعة كانت توجد فى أقصى غرب المدينة وقد امتدت كثيراً نحو الجنوب وفق التخطيط الجديد للمدينة .

١٠ — ويحيط بالمدينة فى غربها (١) وجنوبها الغربى غابة تزرع من الأشجار الملائم جو المدينة لإيجادها هناك .

هذا هو التخطيط المدروس الآن بالمدينة وقد رسمت خريطته سنة ١٩٥٠ (٢) وأن ظهور المدينة بهذا الشكل يجعلها ذات الطابع النقدى للمدن من ناحية وجود الاحياء المتمايزه كل حى يختص بنشاط وفئات سكانه . وفى الوقت نفسه فان هذا التخطيط منسق تنسيقا بديعا روعيت فيه الأسس الصحية والذوق السليم وعلى ذلك فالمدينة على أهبة الدخول فى دور النضوج الكامل وذلك بسبب : —

أولا : وجود أحياء متمايزة فعلا .

ثانيا : وجود أحياء إقامة سكينة متميزة .

---

(١) الخريطة الخاصة بمشروع بور سعيد ادارة البلديات .

(٢) الملف الخاص بادارة البلديات .

وان كل مدينة تكون وحدة جغرافية اقتصادية واجتماعية وثقافية وسياسية وعلى هذا يتوقف تقدمها ، وهذا القول ينطبق تماما على مدينة بور سعيد فهى مدينة قائمة بذاتها تتمثل فيها أركان المدينة الأربعة .

١ ـــ الوظائف المدنية يقوم لها سكانها فى حياتهم .

٢ ـــ أماكن الإقامة .

٣ ـــ أماكن الخدمات العامة .

٤ ـــ أماكن المتنزهات . كما تغذى المدينة بمواصلات سهلة تربطها بأجزاء البلاد المصرية .

الخلاصـــة

إن مدينة بورسعيد تعتبر من أحدث المدن المصرية فى الظهور . وفى دراستها نواحى تستلفت النظر : منها أن المنطقة التى نشأت عليها المدينة كانت مجدبة ثم ظهر بعد ذلك أثر المجهود البشرى فى تحويل هذه المنطقة بوجه عام إلى مكان استقرار بشرى وتجمع مدنى كبير العدد يقوم بالوظائف المتعددة ويساهم فى الحياة الاقتصادية للبلاد المصرية ، وناحية الطرافة فيما يختص بهذه النقطة أن العامل البشرى الحديث الذى على يديه تمت معجزة إعادة الحياة إلى تلك الجهات النائية من الدلتا ، قد أعاد للأذهان تلك الصورة التى كان عليها هذا الاقليم قبل جفاف مصبات الدلتا الشرقية ، وهكذا نجد أن العامل البشرى قد غير الطبيعة المجدبة التى كانت سائدة هناك وحولها إلى جهة ذات نشاط جديد ، وما زالت إمكانيات التقدم والتوسع الاقتصادى مفتوحة أمام حياة الاقليم المستقبلة .

يستلفت النظر كذلك أن المنطقة التى نشأت عليها المدينة تمثل نقطة هامة من حيث الأهمية التاريخية . ومعنى ذلك أن موقع المدينة يوجد فى جهة كانت تمثل جزءاً هاما منذ العصور الفرعونية وأثناء العهد العربى وخاصة فى أوله . وإن كانت انتهت أهميتها بعد ذلك إلا أن ظهور بورسعيد قد أعاد الأهمية لهذه الجهة بل فاقت أهميتها الحالية عن ذى قبل . وإن من ينظر إلى صفحات التاريخ المصرى ويرى التاريخ الحافل لمدينة بيلوز[١] وماقامت به من وظائف أساسية كجزء هام فى الحياة المصرية القديمة[٢] وينظر كذلك إلى الفرما[٣] وما تعرض له تاريخها[٤] من أمور ويتابع هذه النظرة حتى يصل إلى صفحة التاريخ الحديث حيث ظهرت بورسعيد[٥]

---

(١) Pool, op. cit., pp. 167 — 169.

(٢) Spiegelberg, W., "Dar Agytische. Name von Pelusium." Zeitchrift; Fur Agyptische sprache and Altermukunde. Leipzing, 19911. pp. 81 — 84,

(٣) ياقوت الحمرى — معجم البلدان — القاهره ١٩٠٦ — المجلد ٦ ص ٣٦٧ .

(٤) نعم شقير — تاريخ سينا القديم الحديث وجغرافيتها — القاهره سنة ١٩١٦ ص ١٧٣ — ١٩٥ .

(٥) الفصل الخاص بنشأة بور سعيد

وحيث اتفقت فى كثير من مظاهر حياتها ووظائفها مع تلك الصفحة التاريخية(١) السابقة(٢) لا يسعه إلا أن يشعر بأن هذا المكان الذى نشأت فيه مدينة بور سعيد كان له طبيعة الاستمرار فى الأهمية وأنه يمثل منطقة تلتقى فيها الأهمية عبر الأزمان المختلفة . فجهة بور سعيد تمثل منطقة التقاء الحقائق التاريخية المتشابهة فى مكان واحد وهذا هو الالتقاء الزمانى ، كذلك كان لموقع المدينة بصرف النظر عن أهمية مكانها فى مختلف العصور التاريخية ، أثرها الملحوظ على استمرار بعض مظاهر الحياة الاجتماعية للسكان وذلك مع بعد شقة الزمن بين ظهورها وبين اندثار الفرما ، مثال ذلك أنها منطقة إختلاط العناصر المصرية بالعناصر الأجنبية هذه الظاهرة كانت ممثلة فى بيلوز والفرما واستمرت فى بور سعيد .

ويسترعى الانتباه كذلك ، أن بور سعيد تصل بين بحرين وتقف على مدخل القناة كما تقع على طرفى القارة الافريقية والقارة الاسيوية(٢) فكأن المسرح الجغرافى قد أظهرها لتؤكد تلك القواعد الطبيعية التى تعمل على تقوية الصلات البشرية بين هاتين القارتين فى مظهر حسى ملموس ذلك المظهر الذى تظهره المساحة الأرضية للمدينة حيث توجد بعض أراضيها على القارة الافريقية وجزء آخر على القارة الاسوية ولا يفصلهما سوى قناة السويس وتنعكس صورة هذه الحقيقة على عناصر سكانها(٣) وصلاتها الخارجية بالأقطار العربية(٤) المجاورة وذلك بحكم موقعها . وقد رأينا أنه فى السنوات الأولى من إنشاء بور سعيد قد قامت بوظيفة الإتصال بالشرق الأسيوى ـ شواطىء سوريا الشرقية وتركيا ـ هذا بجانب قيامها بالوظائف الأخرى . فبور سعيد بحكم موقعها كان لها هذه الميزة وخاصة تلك التى تتمثل فى أنها تصل بين البحرين الأبيض المتوسط والأحمر يمد كل منهما يده الآخر عبر قناة السويس وظهرت مدن الإسماعيلية وبور سعيد كرمز واضح مجسم فى هذا المجال. هذا بجانب أن بور سعيد بموقعها الخاص تصل بين الشرق والغرب حيث تلتقى عندها الطرق العالمية البحرية . وإن كان موقع مصر بصفة عامة يمثل حلقة الاتصال

---

(١) Royal C. "The Egyptian Compaigns 1882 and Events led to them."

(٢) الجزء الخاص بنشأة بور سعيد من الرسالة .

(٣) الجزء الخاص بالسكان من الرسالة .

(٤) Baud M. "Les Guides Blues d'Egypte," Paris, 1950, p. 333.

بين الشرق والغرب منذ أقدم العصور التاريخية ، فنجد أن بور سعيد تقف رمزاً حيا يقظا لهذا النوع من الاتصال، ويمكن أن نجد بها متحفا طبيعيا للتبعيات الأجنبية المختلفة ذلك المتحف الذى يتمثل لحد كبير فى عناصر سكان المدينة الأجانب من ناحية وفى زوارها العديدين الذين يفدون اليها وينزلون على أرضها معلنين بوجودهم حقيقة هذا الموقع أنه جزء لا يتجزأ من الحياة .

إن مدينة بور سعيد تمثل بحق وجهى العملة — من حيث أنه توجد فيها مظاهر الحياة الغربية بأوضح معانيها سواء كان ذلك فى مظهر(١) أو أسلوب الحياه(٢) أو فى بعض مظاهر السكان الاجتماعية . وإلى جانب ذلك وعلى النقيض منه تماما نجد الوجه الآخر من العملة فى الأحياء المصرية الصميمة ، حيث نجد الحياة المصرية الصميمة بأسلوبها الخاص الذى تمتاز به .. فيكفى أن يولى المرء ظهره لحى الافرنج ويسير لمسافة قصيرة لمدة بضع دقائق حيث يجد نفسه قد انتقل إنتقالا ظاهرا فى كل مظاهر الحياة ويشعر كأنه فى أحد أحياء القاهرة القديمة التى تمتاز بازدحامها الكثير بالسكان بجانب المظاهر الشرقية الروحية التى هى من ميزات الحياة المصرية . فإن كانت مصر بوجه عام تمثل حقيقة التقاء الشرق بالغرب كجزء من ذلك الشرق الأوسط الذى تلتقى فيه الحياتان(٣) وجها لوجه بمختلف مظاهرها ومستوياتها ، فان بور سعيد عبارة عن رمز حى لهذه الحقيقة .

وهكذا نجد بور سعيد قد تمثل فيها الثنائية فهى تقع بين البحر والبحيرة وتصل بين قارتين كما تصل بين بحرين وبين الشرق والغرب وتجمع بين أسلوبين من الحياة المصرية والأجنبية .

أنه على الرغم من حداثة ظهور المدينة فى التاريخ المصرى الحديث فقد قفزت إلى درجة ملحوظة سواء كان ذلك من حيث عدد السكان أو الأهمية الاقتصادية القائمة على استغلال الموارد الطبيعيـــة هناك والتى هيأتها لها ظروفها الخاصة

---

(١) يختلف منظر المبانى فى الحى الاوربي (قسم أول) عن الحي العربى .

(٢) توجد هذه المظاهر الخاصة بالحياة المصرية هناك فى الأحياء الموجودة فى غرب المدينة وفى حى العرب والمناخين .

(٣) Newman E.W,P. "The Middle East," London,1950, pp. 1 – 2.

وأصبحت بذلك الميناء الثانية لمصر ، وثالثة(١) المدن المصرية من حيث عدد السكان كما جاء فى تعداد سنة ١٩٤٧ .

إن الحياة المصرية التى تعتمد إعتمادا رئيسيا على النشاط الزراعى الذى يمثل محور حياتها ، هذا النوع من الحياة لا يكاد يوجد له أثر فى مدينة بورسعيد فقد أبت عليها ظروفها الجغرافية أن تشارك الحياة المصرية فى هذه الناحية ، وجعلت منها متجهة إلى النشاط البحرى الذى قوامه خدمة حركة السفن واستغلال البحر فى المصايد واستخراج الملح (٢) . وإن كانت المدينة قد ظهر فيها رمزا ضئيلا لحياة مصر الزراعية وذلك ممثلا فى الحدائق والمشاتل والأشجار التى غرست فى أرجاء تلك المدينة وعلى مدخلها — فهى مدينة فى قوامها الاقتصادى تخالف تماما صميم الحياة المصرية . وكأن ذلك المظهر من النشاط الزراعى قد عز عليه ألا يجد سبيله إلى بورسعيد ، فنجد أنه قد جفف أخيرا مساحات كبيرة جنوب المدينة على حساب بحيرة المنزلة (٣) هذا بجانب أن الحكومة المصرية تمتلك قناة بورسعيد العذبة ، وبذلك ينفتح المجال أمام النشاط الزراعى ، فإن كانت بورسعيد لم تخط هذه الخطوة بعد ، فالمستقبل ينتظرها لتشارك مصر فى نشاطها الزراعى على قدر الامكانيات التى قدمتها لها البيئة الطبيعية وبسبب المجهود البشرى ولكن المستقبل فى هذه الناحية يكاد يكون محدودا للغاية .

إن بقاء مدينة بورسعيد فى شمال شرقى الدلتا يجعلها نائية عن مراكز العمران المصرية (٤) . ذلك أنه يفصلها مساحات كبيرة عن أقرب مركز عمرانى فى الدلتا وكأنما أشاح الوادى بوجهه عن بورسعيد ليدع لها فرصة التهيئة لاتقان نوع الحياة الجديدة (الميناء) ولكن الوادى عاد فمد يده لهذه المدينة فوجدت الصلات بين الدلتا وبورسعيد . وما كان لبورسعيد أن تستجيب لهذه الصلات إلا بقدر محدود ، وقد ظهرت فرصة جديدة لزيادة الصلة بينها وبين الدلتا ، وذلك عن طريق إنشاء

---

(١) الجزء الخاص ا لنشاط الاقتصادى فى الجزء الخاص بذلك فى الرسالة .

(٢) الجزء الخاص بالناحية الاقتصادية للمدينة .

(٣) خريطة بور سعيد سنة ١٩٥٠ .

(٤) Leprette F. "Egypt Land of the Nile." Cairo, 1944, p. 10/.

خط مواصلات بين بورسعيد ودمياط الذى بدىء فى إنشائه حديثا [١] . والواقع أن نشأة المدينة على الرغم من العقبات التى كانت تقف دون ذلك [٢] قد أكد أن النشاط البشرى فى مقدوره أن يهز المسرح الجغرافى وأن يخرج منه مشهدا جديدا فقد نشأت بورسعيد فى منطقة صحراوية تماما الأمر الذى أعاد أهمية هذا المكان وحيويته التى كانت له فى سابق الأيام .

ويمكن أن يشار إلى كثير من الحقائق الخاصة بموضوع مدينة بورسعيد ولكن نكتفى فى هذا البحث بتلك الملاحظات السابقة .

والواقع أنه أثناء التعرض لمواضيع هذا البحث قد اضطررنا إلى أن نبدأ مع الحياة المصرية الفرعونية القديمة ، ثم نتمشى مع الزمن إلى العصر العربى [٢] والعصر الحديث وذلك لتتبع أهمية موقع المدينة وأهمية الدور الذى لعبه هذا الموقع فى العصور التاريخية . هذا بجانب أن دراسة مدينة بورسعيد قد خرجت بنا من حيز المدينة نفسه إلى التعرض لكثير من نواحى النشاط البشرى والإشارة إلى حركة الملاحة فى الميناء ، تلك الحركة التى تتأثر بمجريات الأمور العالمية [٣] ، فبورسعيد كما ذكر سابقا تتأثر بالتيارات العالمية التجارية الخاصة بالطريق البحرى بين الشرق والغرب التى تمر عبرها . فى هذا الموضوع ابتدأنا فى إحدى نواحيه منذ العصر الفرعونى إلى العصر الحديث ، ومن نواحيه الأخرى بدأنا ندرس حياة المدينة والميناء وقادنا هذا إلى التعرض لما من شأنه أن يتصل بالقارة الأوروبية والعالم الغربى بوجه عام .

فبورسعيد منطقة التقاء زمانى بمعنى أن الحوادث التاريخية الهامة تمثلت فيها بصورة متشابهة فى العصور التاريخية المختلفة ، وهى منطقة التقاء مكانى بمعنى أنها بقعة يلتقى عندها عناصر سكان العالم المختلفة المارين ببورسعيد .

وعلى هذا فبورسعيد تمثل نقطة مصرية تقوم بنوع خاص من الحياة الاقتصادية وهى على صلات قوية بالخارج ، الأمر الذى يعطيها صفة خاصة بها وإن كانت هذه الصفة مشتركة مع بعض المدن المصرية الأخرى . وإن بورسعيد بمظهرها الحالى

---

(١) الجزء الخاص بطريق دمياط بور سعيد .

(٢) الجزء الجزء بمنطقة بور سعيد (الفصل الثانى عن الرسالة) .

(٣) الجزء الخاص بحركة الميناء .

توضح أن البيئة الجغرافية والعامل البشرى قد ساهما فى تكوينها على هذه الصورة الأخيرة . وقد اتجه هذا البحث إلى دراسة بورسعيد كجزء من الدراسة الجغرافية مركزا على مساحة محدودة من الأرض واستعرض العوامل البشرية والطبيعية التى لعبت دورها فى قيام الحياة هناك وازدهارها كما حاول البحث تفهم أهمية موقع المدينة وتأثيره على حياتها .

وهذه محاولة لدراسة مدينة بورسعيد مستفيدا بقدر الإمكان من المناهج الجديدة التى(١) ظهرت فى دراسة جغرافية المدن (٢) .

(تم بعونه تعالى)

---

(١) Taylor., Urban Geohraphy and Geogaphy in 20 th Century. Chabot. op. cit. and Dickinson. op. cit, etc...

(٢) أشير فى هذا الكتاب إلى البحث الخاص بجغرافية المدن ، والذى أفرد له مؤلف خاص .

المراجــــع

أولا — المراجع العربية :

١ — أحمد محمد العدوى — سواحل مصر .
بحث مستخرج من مجلد كلية الآداب — المجلد الخامس — الجزء الأول القاهرة ١٩٣٨ — مطبوعات المعهد العلمى الفرنسى للآثار الشرقية .

٢ — أحمد راغب — مشروع طريق بور سعيد دمياط — القاهرة ١٩٣٨ .

٣ — السيد جودت — مشروع طريق بور سعيد دمياط .

٤ — تعدادات سكان القطر المصرى سنة ١٨٨٢ - ١٨٩٧ - ١٩٠٧ - ١٩١٧ - ١٩٢٧ - ١٩٣٧ - ١٩٤٧ .

٥ — الثروة العامة فى مصر وتطور الاهتمام بها — القاهرة ١٩٤٢ .
من مطبوعات مصلحة المصايد والأسماك - معهد فؤاد الأول للاحياء المائية .

٦ — حسين سرى — علم الرى الجزء الأول، القاهرة سنة ١٩٢٨ . والجزء الثانى — القاهرة ١٩٣٠ .

٧ — دائرة المعارف الاسلامية — عبد الحميد يونس — إبراهيم زكى خورشيد — أحمد الشنتناوى الجزء الرابع — القاهرة ١٩٣٩ .

٨ — عباس عمار (الدكتور) — المدخل الشرقى لمصر — القاهرة ١٩٤٨ .

٩ — عبد المقصود حمزة - لجنة بحث مشروع منطقة المناخين ببورسعيد - القاهرة

١٠ — على مبارك — الخطط التوفيقية الجديدة لمصر والقاهرة ومدنها وبلادها القديمة فى الشهرة. الجزء العاشر — القاهرة ١٣٠٥ هـ .

١١ — المعدلات المناخية للعناصر الجوية (للملكة المصرية) القاهرة ١٩٥٠ — مطبوعات وزارة الحربية — مصلحة الأرصاد الجوية .

١٢ — محمد عرفان — بورفؤاد — القاهرة ١٩٢٦ .

١٣ — محمد عوض محمد (الدكتور) — نهر النيل الطبعة الثانية — القاهرة ١٩٤٨ .

١٤ — محمود حامد محمود — الظواهر الجوية فى القطر المصرى — القاهرة ١٩٢٧

١٥ — محمود حامد محمد — المتيورولوجيا أو ظواهر الجو فى الدنيا عامة ومصر خاصة — القاهرة ١٣٦٥ هـ .

١٦ — مذكرة أطلس مصر - القاهرة ١٩٤٥ .
١٧ — مذكرة حالة المصايد المصرية سنة ١٩٤٦ بمناسبة عقد مؤتمر الأغذية لهيئة الأمم المتحدة - القاهرة ١٩٤٨ .
١٨ — الصيغ الرموزية والشفرات لإشارات الإرصاد الجوية - القاهرة ١٩٤٨ - مطبوعات مصلحة الأرصاد الجوية .
١٩ — معلومات هامة عن المصايد المصرية والإشراف العلمي عليها - القاهرة ١٩٢٦ مطبوعات وزارة التجارة والصناعة .
٢٠ — المقريزي - الخطط .
٢١ — نعوم شقير — تاريخ سينا القديم والحديث وجغرافيتها - القاهرة ١٩١٦
٢٢ — ياقوت الحموي ، معجم البلدان القاهرة ١٩٠٦ .

ثانيا — الاطالس والخرائط : « أ — العربية »

١ — اطلس مجموعة خرائط القطر المصري الطبوغرافية — المقياس ١/١٠٠,٠٠٠ مطبوعات مصلحة المساحة .
٢ — الأمير عمر طوسون ، أطلس تاريخي لاسفل الأرض — الوجه البحري . من القرن الأول الهجري — السابع الميلادي — إلى ١٣٥٣ هـ — ١٩٢٤ . مقياس الرسم — ١/٢٥٠٠٠٠ .
٣ — خريطة الدلتا الكنتورية — المقياس ١/٣٠٠,٠٠٠ — مصلحة المساحة ١٩٣٨
٤ — خريطة مواصلات الوجه البحري والفيوم المقياس ١/٣٠٠,٠٠٠ — مصلحة المساحه ١٩٤٥ .
٥ — خريطة لوحة القاهرة — ن — هـ — ٣٦ . المقياس ١/١٠٠,٠٠٠ . خريطة العالم الدولية — مصلحة المساحة ١٩٤٥ .

مجموعة الخرائط الأصلية — التاريخية — بمصلحة المساحة :

١ — خريطة مدينة بور سعيد سنة ١٨٨٧ — المقياس ١/٢٠٠٠ . نظارة الأشغال — إدارة مصلحة التنظيم .
٢ — مدينة بور سعيد — المقياس ١/١٠,٠٠٠ مصلحة المساحة ١٩١٦ .

٣ ـ خريطة مدينة بور سعيد ـ المقياس ١/٠٠٠,٤ .
نظارة الأشغال ـ إدارة عموم التنظيم .

٤ ـ مدينة بور سعيد ـ المقياس ـ ١/٥٠٠٠ .
مصلحة المساحة ١٩٢٤ .

<u>خرائط بور سعيد الحديثة :</u>

١ ـ مدينة بور سعيد وبورفؤاد ـ المقياس ١/٠٠٠,٥ مصلحة المساحة ١٩٣٧

٢ ـ مدينة بور سعيد ـ المقياس ١/٠٠٠,١٠٠ مصلحة المساحة ١٩٥٠ .
طبعة أولى .

٣ ـ خريطة قناة السويس ـ ١/٠٠٠,١٠٠ مصلحة المساحة ١٩٣٦ .

(ب) الافرنجية

1. Atlas of Egypt-presented to the International Geographical Congress at Cambridge 1928.

Giza 1928.

2. Meteorological Atlas of Egypt. Cairo 1931.

3. Napoleon's Atlas of Ehypt. Paris' 1818.

4. Africa, Physical Map, scale 1/5, 000, 000.

5. Port Said 1905. (par Ses Aide de camp Jousouf Zia Bey, et Hussein Ramzy Bey, avec le concours du capitaine Aly Talaat Effendi de la Garde, Kedivale. Echelle de 1/35, 000).

Original Maps (Survey Dept).

1. Plan De La Ville De Port Said, Echelle 1/5, 000.
Dressé par l'agent Technique du Domaine Commun L. Roucou 1905.

2. Map of Port Said-Scale 1/2, 000.
Compiled from Suez Canal Company Surveys by Drainage Dept. 1909.

3. Port Said-Scale 1/12, 000 – Reproduced by the Photo Metal process at Survey Dept. 1911.

4. Plan General du Port de Port Said, Echelle 1/10, 000.
Copie de la Carte de la Compagnie du Canal de Suez au Janvier 1928.

ثالثا — المراجع الافرنجية

1. "Acte Constitnfs De la Compagnie Universelle du Canal de Suez." Paris, 1866. publié par De Lesseps.
2. Amer M. "Some problems of the Population of Egypt." Cairo, 1929.
3. Amin I., "Le Canal Maritime de Suez," Lyon, 1927.
4. Beadeker, "Egypte et Soudan," Paris, 1927.
5. Beadeker, "L'Egypte" Leipzig, 1929.
6. Baker W. E., "Geography and Edueation in Citizenship." London, 1929.
7. Barrault A. et Barrault E. "Le Canal de Suez et La question du traces," Paris, 1856.
8. Barrault A. et Barrault F. "Politique du Canal de Suez," Paris, 1850.
9. Baud M., "Les Guides Blues d'Egypte," Paris, 1950.
10. Bauer A., "World Map of tides," p. 359. Geographical review, Vol 23, London, 1932.
11. Ball J., "Contribution" to the Geography of Egypt," Cairo, 1938.
12. Balls W. L., "Egypt of the Egyptians," London, 1915.
13. Berchere M., "Le desert du Suez," Paris, 1836.
14. Bernard M. M. H. et Tissot E. "Itineraire pour l'isthme de Suez et les Grandes Villes d'Egypte" Paris, 1869.
15. Berteaux M.B. et Rou C., "Canal Maritime de Suez. Rapport sur le percesment de l'isthme," Marseille, 1865.
16. Bigelow H.B., "Oceanography," U.S.A., 1931.
17. Boullet M.N., "Dictionnaire Universelle D'Histoire et de Geographie," Novelle Edition, 1863.
18. Bourdon C, "Ancien Canaux, Anciens site et port de Suez." Memoire de Societé Royale de Geographie de L'Egypte, Tome 7, 1925.
19. Brooks : "Climate," London, 1929.

20. Cattaui J. : "L'Egypte."

21. Chabot G. "Les Villes," Paris, 1948.

22. Clerget M. "De Quelques Caracters communs et distingues de Villes Arabes dans l'Orient. Medevial."
Compt Rendu du Congrés International de Geographie, Paris, 1933, Tome 3.

23. Clerget "Le Caire," le Caire 1938.

24. Compagnie Universalle Du Canal Maritime de Suez, "Le Canal Maritime de Suez," Paris 1908.

25. "Conference de Lesseps, M. F. A Nantes sur le Canal de Suez," Paris, 1867.

26. Daressy M. G. "Les Branches du Nile sous la 18 Dynastie" Bulletin de la Societe Royale de Geographie vol. 16, 1928.

27. De Lesseps "Percement de l'isthme," Decument Publié, Paris, 1858.

28. "Der Agyptiche Name von Pelusium". Von Wilkalm Spiegelerg pp 81 — 84.
Zeitshrift Fur Agyptiche Sprache und Altertumskunde, Leipzig 1911.

29. Desplace E. "Le Canal du Suez," Paris, 1899.

30. Dickinson R. E. "City Region and Regionalism," London, 1947

31. Dow "Society and its Problems," U.S.A. 1922.

32. Douin "L'attaque du Canal de Suez" Paris, 1918.

33. Encyelopaedia Britanica, Vol. 17/14 th edition, London, 1927.

34. East G. "Mediterranean Problems," London, 1940.

35. Ferenczi J. "The Synthetic optimum of population," Paris, 1938.

36. Fitzgeraid, "The Suez Canal." London, 1876.

37. Fontane M. M. et Riou M. "Le Canal Maritime de Suez," Paris, 1864.

38. Coa L. "Egypt land of the Nile." Cairo, 1944 ?

39. Guibal R. "Peut on fermer le Canal de Suez," Paris, 1937.

40. Hanoteaux C. "L'Histoire de la Nation d'Egypte," Paris, 1931.

41. Hardy A.C. "Seaways and Sea Trade," London, 1927.

42. Hodgkison E. G. and Peerce D. M., "A first coarse in Modern Geography," London, reprinted, 1940.

43. Hoggarth, "The Nearer East," London, 1905.

44. Hoskins H. L. "British Routes to India" London, 1928.

45. Howarth C. J. R., "The Relation of Geography to history," Fifth edition, Oxford, 1924.

46. Hume W. E. "Geology of Egypt" vol 1, Cairo, 1925.

47. Issawi "An Economic and Social Analysis," Oxford, 1947.

48. Kendrew "The Climate of the Continents". 1927.

49. Kirkidly H. W. and Evans "The History and Economic of transport," London, 1927.

50. Lake P. "Physical Geography," Cambridge, 1929.

51. Lamb C. "The Gates of the East." Ten Chapters on isthm of Suez Canal, London, 1951.

52. Lorin E. "Suez, Histoire de la Jonction de deux Mers," Paris, 1870.

53. Lorin H. "L' Egypte D'Aujoudhui, le pays et les hommes," Le Caire, 1925.

54. Manning R.; "Land of the Pharoars, Egypt and Sinai"

55. Marteau, "Le Canal de Suez son construction, sa exploitation," Paris ?

56. Martin P. F. "Fgypt Old and New," London, 1923.

57. "Le Mannuel De Passagers," Cairo, 1951.

58. Micard E. "Le Canal de Suez," Paris, 1930.

59. Miller A. "Cimatology," London, 1931.

60. Moon F. W. and Sadek H. "Topogrophical geography of Nothern Sinai," Cairo, 1929.

61. Mumford L. "The Culturs of Cities," London, reprinted, 1945.

62 Newbigin M. I. "Southern Mediterranean," London 1932.

63. Newman E. W. F. "The Middle East," London, 1929.

64. Nousbaum R. I. et Hutchings C. "Compagnie Universelle du Canal de Suez," Paris, 1947.

65. "Le Canal du Suez a 80 ans." Le Caire, 1950.

66. Philgret M., "Canal Maritime de Suez" Paris, 1857.

67. Reymond P. "Le Port du Port Said." Le Caire, 1950.

68. Ritt O. "Histoire de L'Isthme du Suez," Paris, 1869.

69. Royal C. "The Egyptian Compaign," London, 1886.

70. Sargent A. J. "Seaways of the Empire," London, 1918.

71. Schonfield H. J. "The Suez Canal." London, 1920.

72. Siegfried A. "Suez and Panama," transilated from French by Hemming D. London, 1918.

73. Siegfried A. "The Mediterranean," transilatid from French by Hemming D. London, 1950.

74. S'maika C. M. "The Suspended Matter in the Nile," Cairo, 1940.

75. Smith R. "Industrial and Commercial Geography," London, 1933.

76. Sutton L. J. "Rainfall in Egypt," Cairo, 1949.

77. Sutton L. J. "Climate of Egypt," Cairo, 1940.

78. Taylor G. "Urban Geography," London, 1949.

79. Taylor G. "Geography in 20 th Century," London, 1951.

80. Tissot B. "L'isthme de Suez et les Grandes Villes d'Egypte," Paris, 1869.

81. St. Victor C. C. D. "Le Canal de Suez." Paris, 1934.

82. Vidal de la Blache "Principles of human Geography," London, 1926.

83. Wimpeny "Hydraulic Data From the Suez Canal." Cairo, 1931.

84. Vincent H. "The Suez Canal," London, 1905.

85. Wilson A. "The Suez Canal-Its past present and future," London, 1933 .

86. Whittuck E. A. "International Canals," London, 1920.

فهرس الكتاب

	صفحة
تمهيد	١ — ى
مقدمة	١ — ٦
الفصل الأول : البيئة الطبيعية لمنطقة بور سعيد. . .	٧ — ٣٥
الفصل الثانى : إختيار موقع بور سعيد	٣٦ — ٦٢
الفصل الثالث : العقبات التى واجهت إنشاء بور سعيد . .	٦٣ — ٧٢
الفصل الرابع : (ا) نشأة الميناء	٧٣ — ٨٩
(ب) نشأة المدينة	٨٩ — ٩٧
الفصل الخامس : بور سعيد فى الدور الأول من الإنشاء .	٩٨ — ١٢١
الفصل السادس : بور سعيد فى دور النمو والتطور . .	١٢٢ — ١٣١
(ا) نشأة الأحياء	١٢٢
(ب) نشأة الضواحى	١٢٣ — ١٣١
الفصل السابع : حياة المدينة الاقتصادية	١٣٢ — ١٦٦
صيد الأسماك	١٣٧ — ١٤٣
الملاحة	١٤٤ — ١٤٩
النشاط الملاحى فى الميناء	١٤٩ — ١٦٠
حرف السكان	١٦٠ — ١٦١
طريق بور سعيد دمياط	١٦٢ — ١٦٦
الفصل الثامن : مستقبل بور سعيد	١٧٦ — ١٧٥
الخلاصة	١٧٦ — ١٨١
المراجع : (ا) العربية	١٨٢ — ١٨٤
(ب) الافرنجية	١٨٥ — ١٨٩

ملحق

بيانات عن قناة السويس وميناء بور سعيد .

بمقتضى فرمان وعقود الامتياز الصادرة فى ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ و ٥ يناير ١٨٥٦ تم حفر قناة السويس وشرع فى استغلالها . ومدة الامتياز ٩٩ سنة ابتداءاً من إفتتاح القناة (١٧ نوفمبر ١٨٦٩) . وعلى ذلك سينتهى الامتياز فى سنة ١٩٦٨ وتسلم القناة للحكومة .

* * *

كانت خصائص قناة السويس عند إفتتاحها كما يلى :

العرض على سطح الماء .	٥٤ مترا
العرض فى القاع .	٢٢ مترا
العمق .	٨ أمتار

وفى سنة ١٩٥٤ على أثر تنفيذ سبعة برامج متتالية فى بحر ٧٠ عاما أصبحت قناة السويس تبدو كما يلى :

العرض على سطح الماء	١٥٠ مترا
العرض بين الشمندورات	٧٥ مترا
العرض على عمق ١١ مترا	٦٠ مترا
العرض فى القاع	٣٥ مترا
العمق يتراوح بين	١٣ مترا ونصف و ١٤ مترا

وقد شرعت شركة القناة فى دراسة أعمال هامة جديدة الغرض منها أن تساير القناة مقتضيات الملاحة الدولية الدائمة التطور .

والحد الأقصى لغاطس السفن هو ١٠,٣٥ مترا (٣٤ قدما) وسيرفع هذا الحد قريبا إلى ١٠,٦٧ مترا (٣٥ قدما) . وهكذا تستطيع جميع السفن - باستثناء عدد قليل من السفن الضخمة - أن تعبر القناة .

ويبلغ طول قناة السويس ١٧١ كيلو مترا منها :
٩ كيلو مترات طول الممر المعد خلال مرفأ بور سعيد .
و ٧٨ كيلو مترا من بور سعيد إلى الاسماعيلية .
و ٨٤ من الاسماعيلية إلى بور توفيق .
وتتألف علامات الإرشاد فى القناة من :
١١٤ عوامة مضيئة مطلية باللون الأسود وبها نور أخضر من جهة الشاطىء الأسيوى وباللون الأحمر وبها نور أحمر من جهة الشاطىء الأفريقى .
٨٥ علامة ضوئية على قواعد حديدية .
٢٨٤ عوامة غير مضيئة ولكنها مزودة بعاكس للأنوار بحيث ترى ليلا عندما تقع فى دائرة أنوار السفن الكاشفة .

ويوجد على طول القناة ٣٢١٧ وتدا لربط السفن يبعد الواحد عن الآخر ٧٥ مترا . وقد تمت تقوية ضفتى القناة على طول ٢٠٠ كيلومتر بالشاطئين الأسيوى والأفريقى بتكسيات خاصة لحمايتها من الانهيار .

بلغ عدد السفن التى عبرت القناة فى سنة ١٩٥٣ ١٢٧٣١[١] سفينة بمعدل يزيد عن ٣٥ سفينة فى اليوم الواحد . وهذا العدد فى إزدياد مطرد .

ميناء بور سعيد

لا تعتبر ميناء بور سعيد مرفأ طبيعياً ولكنها أنشئت لمقتضيات الملاحة فى قناة السويس . وهى تؤدى وظيفتين مزدوجتين :

— فهى أولا وقبل كل شىء مرفأ لرسو السفن التى تعبر القناة . وقد بلغ عدد السفن التى ترددت على الميناء بصفتها هذه خلال سنة ١٩٥٣ ٢٣,٥٠٠ سفينة عبرت القناة و ١,٢٥٠ سفينة لم تعبر القناة بلغت حمولتها جميعا ١٢٨,٣١٢,٠٠٠ طن وبذلك أصبحت هذه الميناء على رأس موانى العالم كافة بما فيها ميناء نيويورك نفسه.

ثم هى بعد ذلك ميناء تجارى . وهى بصفتها هذه تعتبر ثانية الموانىء المصرية بعد الاسكندرية إذ بلغ مجموع البضائع الواردة اليها والصادرة منها فى سنة ١٩٥٣ ٥٦٥,٠٠٠ طن .

---

(١) لا تدخل فى هذا العدد البواخر والسفن الشراعية التى تقل حمولتها عن ٣٠٠ طن والتى لا تدخل رسوم الملاحة .

وبمقتضى عقود الامتياز والاتفاقات المختلفة اللاحقة لها التى أبرمت بين الحكومة وشركة قناة السويس تتولى الشركة استغلال ميناء بور سعيد — الذى يعتبر جزء لا يتجزء من القناة — لغاية ١٧ نوفمبر ١٩٦٨ فهى التى تتولى جميع أعمال الصيانة والتوسيع وإدارة الميناء والإشراف على كافة العمليات البحرية والتجارية وتوجيهها

الاتفاقيات المعمول بها والمستخدمون المصريون

إن آخر الاتفاقيات المبرمة بعد عقود الامتياز التى تنظم العلاقة بين الحكومة وشركة قناة السويس لغاية إنتهاء الامتياز هى إتفاقية ٧ مارس ١٩٤٩ .

وهذه الاتفاقية تنص بصفة خاصة على تمصير وظائف الشركة تمصيرا تدريجيا سليما عند التعيين فى الوظائف التى تخلو من شاغليها أو عند إنشاء وظائف جديدة وذلك طبقا للنسب التالية :

٩٠ ٪ بالنسبة للموظفين الإداريين
٨٠ ٪ بالنسبة للموظفين الفنيين
٥٠ ٪ بالنسبة للموظفين الفنيين البحريين
٩٥ ٪ بالنسبة للعمال .

وفى سنة ١٩٥٤ بلغ عدد الموظفين والعمال المصريين بشركة القنال :

٢٧٠ موظفا فنيا وإداريا (أى نصف عدد موظفى الشركة)
٥٣ من الفنيين البحريين (مرشدوا السفن وضباط الميناء وقباطنة القاطرات البحرية)
٣٠٢٣ عاملا (٧٥,٢٨ ٪ من عدد العمال بالشركة) .

فهرس الصور

رقم الصورة	عنوان الصورة	رقم الصحفة
(ا)	منظر لبور سعيد بساحلها المطل على البحر المتوسط وإلى شرقها القناة	ا
(ب)	مكاتب شركة قناة السويس ببور سعيد . . .	ب
(ج)	سفينة راسية بالميناء والركاب ينزلون منها . .	حـ
١	نقل إحدى الأسطوانات	٦٨
٢	ضربة أول معول فى بور سعيد . . .	٧٥
٣	الخيام المقامة على شاطىء بور سعيد . . .	٧٦
٤	المنازل الخشبية المستوردة من فرنسا . . .	٧٧
٥	المرسى المؤقت فى بورسعيد	٧٩
٦	الفنار المؤقت	٨٣
٧	حوض الصيد فى أثناء الإنشاء	٨٦
٨	اقتراب الترعة العذبة من قناة السويس قبل التقائهما	١٠٤
٩	تمتاز بور فؤاد بجمال تخطيط وحسن تنسيق المبانى	١٢٨
١٠	تمتاز بور فؤاد بكثرة المتنزهات	١٢٨

فهرست الخرائط و الأشكال

رقم الشكل	عنوان الخريطة	رقم الصحيفة
ش ١	خريطة تبين خطوط الأعماق	١١
« ٢	خريطة بور سعيد وما حولها	١٨
« ٣	الثغر المقترح عند المدخل الشمالى لقناة السويس ، مشروع ابتدائى سنة ١٨٥٥	٥٣
« ٤	مشروع اللجنة الدولية سنة ١٨٥٥	٦٠
« ٥	مشروع مجلس الأشغال الأعلى سنة ١٨٦٩ . .	٦٠
« ٦	الحاجز الغربى حسب رأى اللجنة البحرية سنة ١٨٦٦	٦١
« ٧	خريطة بور سعيد سنة ١٩٠٣	٨٧
« ٨	خريطة بور سعيد سنة ١٩٥٠ . : . .	٨٨
« ٩	امتداد أراضى طرح البحر فى بور سعيد . .	٩٦
« ١٠	نمو مدينة بور سعيد	٩٧
« ١١	مراحل حفر القناة العذبة	١٠٥
« ١٢	الأراضى المجففة جنوب بور سعيد	١٣٤
« ١٣	المساحات المزروعة والمقترح زراعتها . . .	١٣٥
« ١٤	القنال الملاحى والطريق الزراعى بين بورسعيد ودمياط	١٦٣

تصحيح الأخطاء

صفحة	سطر	خطأ	صواب
١٥	آخر سطر بالهامش	١/٥٠٠	١/٥,٠٠٠
٢٣	٥	الجو	الجزر
٤٠	١٩	الى	إلا
٤١	١١	المحدية	المحمدية
٤٤	١٥	سهم	تهم
٤٧	٣	بزايدها	تزايدها
٥٥	١٠	الموارد	المواد
٥٩	٨	عن	من
٦٠	١٤	الشروط	الشريط
٦١	٦	(الشكل رقم ٧)	(شكل رقم ٦)
٦٤	٩	اللاذمة	اللازمة
٦٤	١٦	تسمح موارد	تسمح بوجود موارد
٦٥	آخر سطر بالهامش	Berteaup er Roux	op.cit., ..
٧٣	هامش رقم ٣	RItt	Ritt
٨٥	١٣	الحركة	الحولة
٨٥	١٨	منطقة حركة	منطقة حرة

صفحة	سطر	خطأ	صواب
٨٩	١٠	الشكل رقم (٨)	الشكل رقم (٧)
٨٩	١٠	الشكل رقم (٩)	الشكل رقم (٨)
٩١	٦	بور سعيد	بور فؤاد
٩٧	٥	شكل رقم ٨	شكل رقم ٧
٩٧	٦	شكل رقم ٩	شكل رقم ٨
١١٣	١) في الهامش	marteaup	Marteau
١١٥	السطر الأول في الهامش	قسم المشروقات	قسم المشروعات
١١٣	١٧	يتزيد	يزيد
١١٨	٢١	جنسيات أخرى	تشطب
١٢٢	في الهامش ١	Uarban	Urban
١٢٢	في الهامش ٤	(الاهرام يوليه ١٩٢٤)	(الاهرام يوليه ١٩٥٤)
١٣١	١٥	١٩٣٧ ، ١٩٤٧	١٩٢٧ ، ١٩٣٧
١٧٦	٢ في الهامش	Dar	Der
	٤ في الهامش	١٩٩١١	١٩١١
	٤ هامش ٤	ياقوت الحرى	يافوت الحوى
	٥ هامش ٤	يقيم	نعوم
١٨٦	١ المرجع اول	Constinfs	Constituifs

ولا شك فى وجود أخطاء أخرى وفى إدراك كل من يتابع قراءة الكتاب ما يكفل الاستغناء عن الإشارة إليها .

مطبعة الاعتماد بمصر تليفون ٤٥٥٤٥
شارع حسن الاكبر - عابدين

الثمن ٥٠



